

■ Technischer Bericht

Datum:	10.04.2025
Projekt-Nr.:	P501186
Version	01
Seitenanzahl:	27
Autor:	Dominik Mussack

Auftraggeber:

Stadt Aalen

Amt für Tiefbau und Mobilität
Marktplatz 30
73430 Aalen

Projekt:

**Lärmaktionsplanung (LAP) Stufe 4
Stadt Aalen**

Inhalt:

Schlussbericht

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung	4
2.	Vorgehensweise Lärmaktionsplanung	5
2.1	Allgemeines	5
2.2	Lärmkarten	6
2.3	Lärmaktionsplan	6
2.4	Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3.	Untersuchungsgebiet	8
4.	Kartierung zur Lärmaktionsplanung Stufe 4	9
4.1	Kartierung der LUBW	9
4.1.1	Berechnungsgrundlagen	9
4.1.2	Eingangsdaten Straßenverkehr	10
4.1.3	Berechnungsergebnisse der Rasterlärmkarten	11
4.1.4	Berechnungsergebnisse der Betroffenheiten	12
4.2	Erweiterte Kartierung	14
4.2.1	Berechnungsgrundlagen	14
4.2.2	Eingangsdaten Straßenverkehr	14
4.2.3	Berechnungsergebnisse der Rasterlärmkarten	15
4.2.4	Lärmschwerpunkte	15
4.3	Vergleich Kartierungsergebnisse Stufe 2 / Stufe 4	16
4.4	Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2	17
5.	Maßnahmenkonzept Lärmaktionsplan Stufe 4	18
5.1	Maßnahmen Aalen-Zentrum	19
5.2	Maßnahmen Aalen-West	21
5.3	Maßnahmen Aalen-Wasseraalfingen	22
5.4	Maßnahmen Aalen-Süd/-Unterkochen	23
5.5	Begleitende Konzepte	24
6.	Ruhige Gebiete	25
7.	Zusammenfassung	26

Abbildungen

Abbildung 1: Übersicht Stadt Aalen (© OpenStreetMap-Mitwirkende)	8
------------------------------------------------------------------------	---

Tabellen

Tabelle 1: Ergebnisse der SVZ-Zählstellen in Aalen für 2019.....	11
Tabelle 2 Lärmbelastete Einwohner	13
Tabelle 3 Lärmbelastete Flächen und Gebäude	13
Tabelle 4 Personen mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen.....	13
Tabelle 5 Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2	17

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Aalen ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen im Zuge der Autobahn A7, der Bundesstraßen B19 und B29 sowie weiterer stark belasteter Landes- und Kreisstraßen verpflichtet im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zur Stufe 4 durchzuführen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a - f) und die Verordnung zur Lärmkartierung (34. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung)) in nationales Recht umgesetzt. Mit der Richtlinie soll im Rahmen der Europäischen Union ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Die Stufe 4 stellt im Wesentlichen eine Prüfung und eine Validierung der Kartierungsergebnisse der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und bei Identifikation von Lärmschwerpunkten die Erörterung von Lärminderungsmaßnahmen dar.

Die strategischen Lärmkarten sind für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) = 8.200 Kfz/24h), für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie für Großflughäfen zu erstellen.

Für die Stadt Aalen ist die Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm auf allen Straßen im Stadtgebiet, die im Querschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag bis Sonntag, Mittelwert eines ganzen Jahres) von 8.200 Kfz/24h und mehr aufweisen, zu untersuchen. Dies trifft laut Kartierung der LUBW auf folgende Straßen zu:

- Autobahn A7
- Bundesstraße B19
- Bundesstraße B29
- Landesstraße L1084 („Ebnater Steige“)
- Streckenzug Burgstallstr. – Walkstr. – Ulmer Str. – L1029 – Bahnhofstr. – Wilhelmstr. – Eisengießerstr. – Ellwanger Str. – L1029 – Nördlinger Str.

Die Lärmkartierung für die Immissionsquelle des Straßenverkehrslärms beinhaltet die Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht, 24 Stunden-Wert) und L_{Night} (Nacht, 22:00 – 6:00 Uhr) in einer Höhe von 4,00 m und wird auf Basis aktuell vorliegender Verkehrsdaten erstellt. Mithilfe der Lärmkartierungen sind räumliche Bereiche mit hohen Lärmpegeln und vielen betroffenen Einwohnern, sog. Lärmschwerpunkte, zu analysieren, die im Weiteren für die Definition von Lärminderungsmaßnahmen die Ausgangsbasis bilden.

In den Anhängen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Anhang IV – VI) sind die Mindestanforderungen an die Lärmkartierung sowie an die Aktionspläne (Inhalt, Umfang) formuliert.

Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung wurden neben den von der EU vorgeschriebenen und von der LUBW kartierten Straßen, weitere Straßen mit in die Berechnungen mit aufgenommen. Diese Berechnungen wurden nach Empfehlung der LUBW nach der national geltenden Richtlinie RLS-19 berechnet, um direkt Ergebnisse für die spätere Maßnahmenumsetzung vorliegen zu haben. Die Kartierungsergebnisse des Berichts sind demnach zweigeteilt. Zum einen sind die Ergebnisse der LUBW, welche an die EU versandt werden, und zum anderen die nach RLS-19 berechneten Ergebnisse dargestellt.

2. Vorgehensweise Lärmaktionsplanung

2.1 Allgemeines

Am 25.06.2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

1. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV von 16.400 Kfz/24h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen (50.000 Bewegungen pro Jahr)
Termin der Lärmkarten: 30.06.2007
Termin Aktionspläne: 18.07.2008
2. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen
Termin der Lärmkarten: 30.06.2012
Termin Aktionspläne: 18.07.2013
3. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen
Termin der Lärmkarten: 30.06.2017
Termin Aktionspläne: 18.07.2018
4. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen
Termin der Lärmkarten: 30.06.2022, danach alle 5 Jahre
Termin Aktionspläne: 18.07.2024, danach alle 5 Jahre

Die vorliegende Lärmaktionsplanung betrifft Stufe 4 und konzentriert sich auf den Straßenverkehrslärm. Der Schienenverkehrslärm wird zentral vom Eisenbahnbundesamt behandelt und obliegt nicht der Stadt Aalen.

2.2 Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm erfolgt anhand von Lärmkarten. In Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Lärmkarten formuliert:

- Darstellung der Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärminde x (L_{DEN} , L_{Night})
- Überschreitungen von festgelegten Grenzwerten
- geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die einem bestimmten Wert eines Lärminde x s ausgesetzt sind
- geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet

Die Lärmkarten können der Öffentlichkeit als Grafik oder in Tabellenform vorgelegt werden. Dargestellt werden die Lärminde x e für den Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} und den Nacht-Pegel L_{Night} in dB(A), jeweils in einer Höhe von 4,00 m.

2.3 Lärmaktionsplan

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmkartierung sind Aktions- bzw. Maßnahmenpläne auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt bzw. gemindert werden können.

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist nicht an ein Überschreiten von Grenzwerten geknüpft, sondern mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen oder mit dem Merkmal „Ballungsraum“ verbunden.

Aus den § 47c und 47d des BImSchG ergibt sich für den einzelnen Bürger kein konkreter Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte. Durch die Festlegungen in den Lärmaktionsplänen wird kein Rechtsanspruch Einzelner begründet, da keine unmittelbare Außenwirkung erzielt wird und somit keine Klagebefugnis für die Bürger besteht. Die Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge sind im Weiteren von der Stadt Aalen mit dem zuständigen Baulastträger der lärmverursachenden Straße zu erörtern und im Rahmen der nationalen Rechtsgrundlagen und verfügbarer Haushaltsmittel nach Möglichkeit umzusetzen.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde bzw. des zuständigen Baulastträgers gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich ggf. aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden. Der § 47d des BImSchG erwähnt bei der Priorisierung auch die Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen.

2.4 Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47e des BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden). Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes ist: Stadt Aalen, Marktplatz 30, 73430 Aalen.

Der § 47d Abs. 3 des BImSchG sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor:

„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die betroffenen Entscheidungen zu

unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“

Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nicht explizit geregelt, können sich aber an dem Verfahren zur Bauleitplanung orientieren.

Die Stadt Aalen hat die Öffentlichkeit über die Lärmaktionsplanung Stufe 4 im Zuge der Sitzung des Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung – AUSt – am 19.09.2024, sowie in nachfolgenden Sitzungen der betroffenen Ortschaftsräte informiert. Eine Beteiligung der Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Auslegung des Berichtsentwurfs wurde im Zeitraum 16.12.2024 bis 30.01.2025 durchgeführt. Zeitgleich wurde den Behörden und Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Ergänzt wurde die Bürgerbeteiligung durch eine Bürgerinformationsveranstaltung am 21.01.2025, in der das Gutachterbüro die vorgeschlagenen Maßnahmen der interessierten Bürgerschaft im Aalener Rathaus vorgestellt hat.

3. Untersuchungsgebiet

Die Stadt Aalen befindet sich im Osten von Baden-Württemberg im Ostalbkreis. Derzeit leben in Aalen 68.343 Einwohner¹. Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von ca. 14.663 ha.

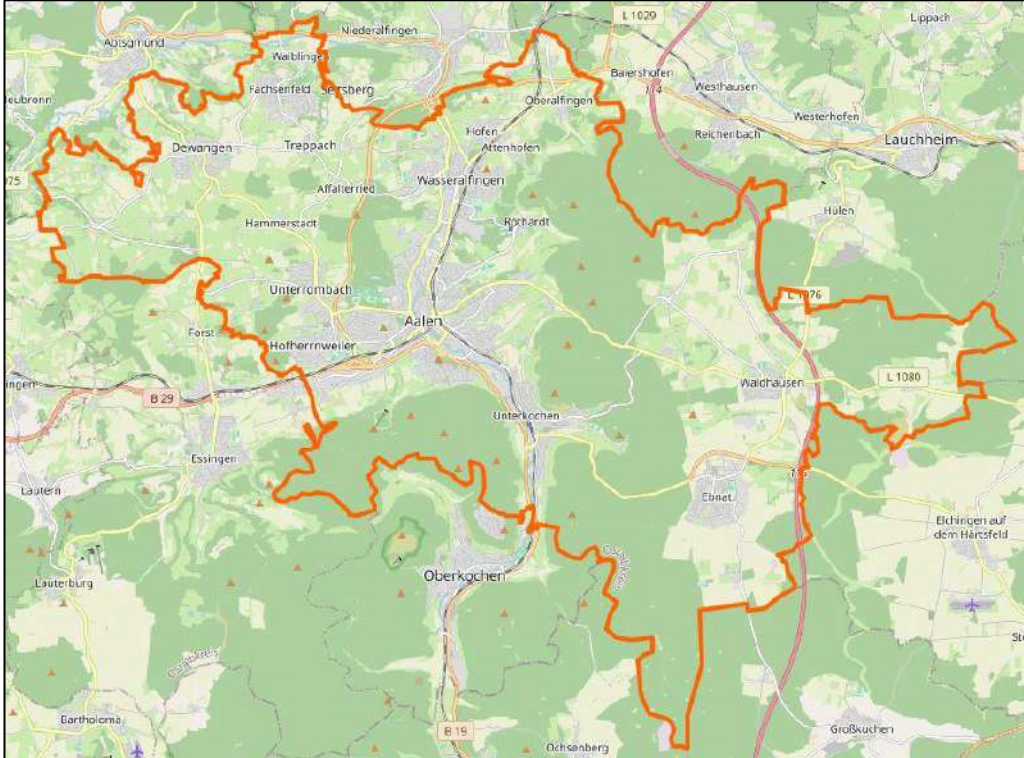


Abbildung 1: Übersicht Stadt Aalen (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Wie bereits eingangs erwähnt, sind in Aalen die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die aktuellen Verkehrsbelastungen in der Gemeinde aufgeführt.

¹ Stadt Aalen; <https://www.aalen.de/aalen-in-zahlen.198950.25.htm> (Stand 2024)

4. Kartierung zur Lärmaktionsplanung Stufe 4

Wie bereits in Kapitel 1 erwähnt, teilen sich die Kartierungsergebnisse der vorliegenden Lärmaktionsplanung in zwei Teile auf. Die formale Kartierung der LUBW, welche relevant für den Meldebogen an die EU ist, wird zusammen mit den zugrundeliegenden Berechnungsmethoden und Straßenverkehrsdaten in Kapitel 4.1 aufgezeigt. Auf die erweiterte Kartierung inklusive Berechnung der Lärmschwerpunkte wird in Kapitel 4.2 eingegangen. Anschließend werden die Berechnungsergebnisse mit den Ergebnissen von Stufe 2 verglichen (Kapitel 4.3), bevor abschließend die Maßnahmen der Stufe 2 validiert werden (Kapitel 4.4).

4.1 Kartierung der LUBW

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 landesweit eine Kartierung und Betroffenheitsanalyse erstellt². Diese basiert auf den in Kapitel 4.1.2 aufgezeigten Verkehrsdaten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg. Auf Grundlage dieser Daten wurden betroffene Gemeinden mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt und zur Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgefordert. Die Daten zeigen, dass die Autobahn A7, die Bundesstraßen B19 und B29 sowie der Streckenzug Burgstallstr. bis Nördlinger Str. im Stadtgebiet Aalen diesen Schwellwert überschreiten und somit ein Lärmaktionsplan zu erstellen ist.

Bei der Kartierung der LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 handelt es sich im Gegensatz zu vorangegangenen Stufen nicht um eine Vorkartierung. Dementsprechend können die Ergebnisse laut dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg für die Maßnahmenplanung ohne weitere Berechnungen herangezogen werden. In ihrem Kooperationserlass schreibt das Ministerium Folgendes³:

„Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW Landesanstalt für Umwelt neben der Lärmkartierung auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden, die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt.“

4.1.1 Berechnungsgrundlagen

Die Berechnungen der beiliegenden Rasterlärmkarten der LUBW basieren auf von der EU vorgegebenen neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren. Diese sollen der Einheitlichkeit dienen und weichen erheblich von den Verfahren für die vorangegangenen Stufen zur Lärmaktionsplanung ab. Explizit handelt es sich hierbei um die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) (Bundesanzeiger vom 05.10.2021).

Bezugnehmend auf die Einordnung der Ergebnisse der LUBW weichen die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 von den Ergebnissen von 2017 insbesondere aus folgenden Gründen ab⁴:

² <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>, Stand 09.07.2024

³ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf, Stand 08.02.2023

⁴ LUBW, Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022, https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Einordnung_Ergebnisse_Laermkartierung2022.pdf, Stand 09.07.2024

- „Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.“
- „Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.“
- „Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurde die Zahl der in einem Gebäude wohnenden Personen gleichmäßig auf die Immissionspunkte am Gebäude verteilt, auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen wird die gesamte Personenzahl eines Gebäudes der lauterer Seite zugewiesen; die leisere Seite des Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.“
- „Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.“

4.1.2 Eingangsdaten Straßenverkehr

Für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen wurden von der LUBW die Verkehrsdaten des Jahres 2019 verwendet. Dabei handelt es sich um die Verkehrserhebungen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (Verkehrsmonitoring 2019⁵). Die Zählstellen, deren Daten von der LUBW verwendet wurden, sind in Tabelle 1 aufgelistet. Neben diesen Daten wurden für den Streckenzug Burgstallstr., Walkstr., Ulmer Str., L 1029, Bahnhofstr., Wilhelmstr., Eisengießersstr. und Ellwanger Str. Verkehrsdaten der Stadt verwendet.

SVZ- Zählstellen-Nr.	Lage	DTV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]
71271001	A 7 – Südlich von Westhausen	37.414	18,1
71261119	B 29 – Östlich von Oberalfingen	30.178	8,9
71261118	B 29 – Nordwestlich von Oberalfingen	17.262	13,1
71261122	B 29 – Nordöstlich von Affalterried	16.775	11,8
71261120	B 29 – Südlich von Affalterried	19.367	9,9
71261107	B 29 – Nördlich von Rombachtunnel	18.341	11,4
71261103	B 29 – Westlich von Aalener Dreieck	28.744	10,0
71261104	B 19 – Östlich von Aalener Dreieck	17.404	8,8
71261100	B 19 – Auf Höhe Neukochen	21.369	6,1
72261102	B 19 – Südlich von Unterkochen	15.685	5,2
71271207	L 1084 – Westlich von Ebnat	10.276	2,9

⁵ https://www.mobidata-bw.de/dataset/endergebnisse_strassenverkehrszaehlung#daten&ressourcen, Stand 09.07.2024

71271210	L 1084 – Westlich von Auffahrt A 7	9.438	4,7
71261218	L 1029 – Südlich von Oberalfingen	13.593	2,5

Tabelle 1: Ergebnisse der SVZ-Zählstellen in Aalen für 2019

Im Gegensatz zu vorangegangenen Lärmaktionsplänen sind allerdings nicht mehr diese Parameter die Eingangsgrößen für die Lärmberechnung, sondern durchschnittliche stündliche Verkehrsmengen. So sind für verschiedene Zeitbereiche des Tages die Verkehrsbelastungen folgender vier Fahrzeuggruppen entscheidend:

- Leichte Kraftfahrzeuge ($\leq 3,5$ t)
- Mittelschwere Kraftfahrzeuge ($> 3,5$ t)
- Schwere Fahrzeuge ($> 3,5$ t mit drei oder mehr Achsen)
- Zweirädrige Kraftfahrzeuge

Die von der LUBW verwendeten Verkehrsmengen sind in Anlage 1 grafisch dargestellt. Zu berücksichtigen sind dabei die rot markierten Streckenzüge.

4.1.3 Berechnungsergebnisse der Rasterlärmkarten

Die Berechnungsergebnisse sind in Form von Rasterlärmkarten grafisch dargestellt. Dabei basieren die Lärmpegel auf europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren und sind infolge von verschiedenen Berechnungsverfahren nur sehr beschränkt direkt mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten vergleichbar. Die Unterschiede in den Lärmpegeln nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach nationalen Vorschriften liegen in unterschiedlichen Berechnungszeiträumen und Abschlägen.

Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollten. In der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Festlegungen zu diesen Werten enthalten, d. h. es sind keine Schwellwerte für die Erfordernis einer Lärmaktionsplanung definiert. Auch die nationale Gesetzgebung gibt keine Auslösekriterien vor.

Im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 zur Lärmaktionsplanung werden Hinweise gegeben, wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind⁶. Danach sind entsprechend der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zunächst alle kartierten Gebiete in der Pflicht eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Dies ist für die Stadt Aalen der Fall. Ermessensspielraum wird seitens der EU lediglich bei der Festlegung von Maßnahmen gesehen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Laut dem Kooperationserlass sind Bereiche mit hoher Lärmbelastung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Dies entspricht den Schwellwerten zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} .

⁶ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf, Stand 08.02.2023

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) L_{DEN} und mehr als 60 dB(A) L_{Night} .

Folgende Lärmkarten wurden für den Straßenverkehrslärm in Aalen erstellt:

- Anl. 2.1 – Lärmkartierung Aalen L_{DEN} (0 – 24 Uhr)
- Anl. 2.2 – Lärmkartierung Aalen L_{Night} (22 – 6 Uhr)
- Anl. 2.3 – Lärmkartierung Aalen-Detail L_{DEN} (0 – 24 Uhr)
- Anl. 2.4 – Lärmkartierung Aalen-Detail L_{Night} (22 – 6 Uhr)

L_{DEN} und L_{Night} weisen in der Formgebung Ähnlichkeiten auf, L_{DEN} neigt zu größerer Ausbreitung in der Fläche, L_{Night} verstärkt tendenziell Räume mit hohen Lärmbelastungen.

4.1.4 Berechnungsergebnisse der Betroffenheiten

Die LUBW hat im Zuge der Lärmkarten 2022 eine Belastungsstatistik veröffentlicht. Diese umfasst neben der Anzahl der lärmbelasteten Einwohner auch die lärmbelasteten Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. Zur besseren Lesbarkeit wurde die Statistik für den vorliegenden Lärmaktionsplan in drei Tabellen aufgeteilt.

Die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie geforderte Statistik hinsichtlich der Anzahl lärmbelasteter Einwohner wurde in Intervalle zwischen 55 und über 75 dB(A) für L_{DEN} und zwischen 50 und über 70 dB(A) für L_{Night} in 5 dB(A)-Schritten unterteilt. Die Zahlen sind in Tabelle 2 dargestellt. In der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden außerdem die lärmbelasteten Flächen sowie die lärmbelasteten Wohnungen für $L_{DEN} > 55$ dB(A), > 65 dB(A) und > 75 dB(A) gefordert. Diese Werte sind zusammen mit der Anzahl der lärmbelasteten Schulgebäude und Krankenhausgebäude in Tabelle 3 aufgelistet. Des Weiteren ist in der Belastungsstatistik die Anzahl der Personen mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen angegeben. Die Werte wurden mithilfe von Dosis-Wirkung-Relationen gemäß Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie ermittelt⁷. Sie sind in Tabelle 4 dargestellt. Anhand der konkreten Werte ergeben sich 756 Betroffene über den ganzen Tag mit ≥ 65 dB(A) (Belastungsstatistik 2017: 274 Betroffene) und 900 Betroffene in der Nacht mit ≥ 55 dB(A) (Belastungsstatistik 2017: 293 Betroffene). Die Anzahl der Betroffenen hat sich somit gegenüber der Belastungsstatistik von 2017 sowohl über den Tag als auch in der Nacht ca. verdreifacht. Dies hängt größtenteils mit den in Kapitel 4.1.1 beschriebenen geänderten Berechnungsgrundlagen zusammen.

Entsprechend den Anforderungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die betroffenen Einwohner auf 100 zu runden. Damit ergeben sich oberhalb der maßgebenden Schwellwerte von $L_{DEN} = 65$ dB(A) gerundet 800 belastete Einwohner und $L_{Night} = 55$ dB(A) rund 900 Betroffene.

⁷ LUBW Belastungsstatistik 2022, <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>, Stand 10.10.2023

Gemeinde	Pegelbereich [dB(A)]	Lärmbelastete Einwohner	
		L _{DEN}	L _{NIGHT}
Aalen	≥ 50 - 54	-	1.705
	≥ 55 - 59	4.189	508
	≥ 60 - 64	960	354
	≥ 65 - 69	413	38
	≥ 70 - 74	313	0
	≥ 75	30	-

Tabelle 2 Lärmbelastete Einwohner

Gemeinde	Pegelbereich L _{DEN} [dB(A)]	Lärmbelastete Flächen	Lärmbelastete Wohnungen	Lärmbelastete Schulgebäude	Lärmbelastete Krankenhaus- gebäude
		[km²]			
Aalen	> 55	28,5	2.812	8	0
	> 65	6,9	359	1	0
	> 75	1,6	14	0	0

Tabelle 3 Lärmbelastete Flächen und Gebäude

Gemeinde	Gesundheitsschädliche Auswirkungen		
	Personen mit starker Belästigung	Personen mit starker Schlafstörung	Personen mit ischämischer Herzkrankheit
Aalen	895	161	1

Tabelle 4 Personen mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen

4.2 Erweiterte Kartierung

Die Stadt Aalen hat beschlossen dem Hinweis des Verkehrsministeriums zu entsprechen und damit neben den von der LUBW kartierten Straßen, weitere Verkehrswege, die aufgrund ihrer Verkehrsbelastung als Hauptverkehrsstraßen zu betrachten sind, mit in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen. Dazu wurden 2023 und 2024 Verkehrserhebungen an ausgewählten Straßen durchgeführt. Verkehrswege bei denen es sich aufgrund einer ermittelten Belastung von kleiner 8.200 Kfz/24h nicht um Hauptverkehrsstraßen handelt wurden nicht mit in das Berechnungsmodell aufgenommen. Sie können jedoch außerhalb des Lärmaktionsplans untersucht und Maßnahmen definiert werden. In nachfolgender Tabelle sind die erhobenen Straßen mit einem DTV < 8.200 Kfz/24h aufgelistet.

Messstelle	DTV [Kfz/24h]
Binsengasse 26 (Schimmelberg)	7.300
Bodenbachstraße 9 (Treppach)	6.200
Alte Heidenheimer Straße 44	4.700
Ulmer Straße 116	7.700
Ziegelstraße 62	6.600
Obere Bahnstraße (bei Kaufland)	4.300
Wilhelm-Merz-Straße (bei Stuttgarter Straße)	3.600
Gartenstraße (bei Friedrichstraße)	6.000
Friedhofstraße (östlich von Friedrichstraße)	6.200
Oberrombacher Straße 16	3.600
Neßlauer Straße 7	7.300
Limesstraße 68	3.000

4.2.1 Berechnungsgrundlagen

Die erweiterte Kartierung basiert auf den national gültigen Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Diese unterscheiden sich von den von der EU vorgeschriebenen Berechnungsverfahren hinsichtlich Berechnungszeiträumen und Abschlägen.

Auf Empfehlung der LUBW wird für die erweiterte Kartierung die national gültige Berechnungsmethode verwendet, um mit den Berechnungsergebnissen direkt in die Maßnahmenplanung einsteigen zu können.

4.2.2 Eingangsdaten Straßenverkehr

Im Zuge der erweiterten Kartierung wurden die von der LUBW kartierten Verkehrswege mit den Verkehrsmengen der Straßenverkehrszentrale / des Verkehrsministeriums übernommen und um ausgewählte Straßen erweitert. Die ergänzten Verkehrswege sind in Anlage 1 grün dargestellt. Konkret werden folgende Straßen zusätzlich berücksichtigt:

- Mönchsbuchstraße, Affalterried
- Aalener Straße, Unterkochen
- Binsengasse, Wasseralfingen
- Stiewingstraße, Wasseralfingen
- Wellandstraße, Unterrombach
- Hofherrnstraße, Hofherrnweiler
- Rombacher Straße
- Friedhofstraße
- Gartenstraße
- Fackelbrückenstraße
- Stuttgarter Straße
- Friedrichstraße
- Julius-Bausch-Straße
- Düsseldorfer Straße

4.2.3 Berechnungsergebnisse der Rasterlärmkarten

Basierend auf den Verkehrsmengen der berücksichtigten Straßen wurden nach dem national gültigen Berechnungsverfahren RLS-19 Lärmkarten berechnet. Bei diesem Berechnungsverfahren wird nicht nach L_{DEN} und L_{Night} , sondern in den Tag- (06 – 22 Uhr) und Nachtzeitraum (22 – 06 Uhr) unterschieden. Damit ergibt sich L_{rT} für den Tag und L_{rN} für die Nacht.

Folgende Lärmkarten wurden für den Straßenverkehrslärm in Aalen erstellt:

- Anl. 3.1 – Lärmkartierung Gesamt L_{rT}
- Anl. 3.2 – Lärmkartierung Gesamt L_{rN}
- Anl. 3.3 – Lärmkartierung Aalen-Zentrum L_{rT}
- Anl. 3.4 – Lärmkartierung Aalen-Zentrum L_{rN}
- Anl. 3.5 – Lärmkartierung Aalen-West L_{rT}
- Anl. 3.6 – Lärmkartierung Aalen-West L_{rN}
- Anl. 3.7 – Lärmkartierung Aalen-Wasseralfingen L_{rT}
- Anl. 3.8 – Lärmkartierung Aalen-Wasseralfingen L_{rN}
- Anl. 3.9 – Lärmkartierung Aalen-Unterkochen L_{rT}
- Anl. 3.10 – Lärmkartierung Aalen-Unterkochen L_{rN}

4.2.4 Lärmschwerpunkte

Zur weiteren Analyse der Betroffenheiten wurden Lärmschwerpunkte bzw. sog. Hot-Spot-Bereiche ermittelt. Mit diesen werden Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifiziert.

Aus der Hot-Spot-Analyse können Lärmschwerpunkte identifiziert und die Priorisierung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt werden. Entsprechend der Lärmpegelangabe für Gesundheitsrelevanz (nach LUBW) wurden die Lärmschwerpunkte für Lärmpegel von $L_{rT} > 65$ dB(A) und $L_{rN} > 55$ dB(A) bestimmt. Kurzfristiges Ziel ist es, für diese Bereiche eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen.

In Aalen ergeben sich folgende Bereiche mit Lärmschwerpunkten:

Bereich 1: Aalen-Zentrum, mit folgenden Lärmschwerpunkten:

- Düsseldorf Str., zwischen Einmündung Hirschbachstr. und Zufahrt KubAA
- Bahnhofstr., zwischen Kreuzung Schleifbrückenstr. und ca. Einmündung Rötenbergstr.
- Friedrichstr. Nord, zwischen Kreisverkehr Hopfenstr. und Kreisverkehr Spiegler
- B19 / Julius-Bausch-Str., zwischen Burgstallkreisel und B19-Zufahrt von Burgstallkreisel
- Gartenstr., zwischen Grenze Kernstadt und Einmündung Fackelbrückenstr.
- Friedhofstr. / Rombacher Str., zwischen Roschmannkreuzung und Hochschule
- Stuttgarter Str., zwischen Kreisverkehr Fackelbrückenstr. und Amtsgericht
- Friedrichstr., zwischen Kreuzung Stuttgarter Str. und Einmündung Eichwaldstr.

Bereich 2: Aalen-West, mit folgenden Lärmschwerpunkten:

- Wellandstr., zwischen Kreuzung Hofherrnstr. und Einmündung Oberrombacher Str.
- Hofherrnstr., zwischen Kreuzung Wellandstr. und Edeka
- Wellandstr. Ost, zwischen Kreisverkehr Rohrwang und Rampe zu B29
- Hofherrnstr. / Weilerstr., im Bereich des Obelisk-Kreisel

Bereich 3: Aalen-Wasseralfingen, mit folgenden Lärmschwerpunkten:

- Wilhelmstr., im Bereich von SHW
- Binsengasse, im Bereich der Kreisverkehre Stiewingstr. / Schlossstr.

Bereich 4: Aalen-Süd / Aalen-Unterkochen, mit folgenden Lärmschwerpunkten:

- B19, im Bereich zwischen B19 und Industriestr.
- Aalener Str., zwischen Bahnhof und Einmündung Kneippweg
- Heidenheimer Str. / L1084, zwischen Bahnhof und Ortseinfahrt
- Ebner Str., zwischen Ortseinfahrt und Einmündung Heidenheimer Str.

Die dazugehörigen Hot-Spot-Karten für die Lärmpegel L_{rT} und L_{rN} zeigt Anlage 4.

Für alle genannten Lärmschwerpunkte gilt es, bevorzugt realisierbare Lärminderungsmaßnahmen zu erörtern und festzuschreiben. Die Ausweisung von Lärmschwerpunkten sagt nicht, dass es woanders keine bedeutsamen Einzelbetroffenheiten gibt. Maßgabe des Lärmaktionsplans ist es jedoch, zunächst die größeren Lärmschwerpunkte zu betrachten.

4.3 Vergleich Kartierungsergebnisse Stufe 2 / Stufe 4

Auch bei der Lärmaktionsplanung Stufe 2 wurden zahlreiche innerstädtische Straßen mit einer Verkehrsmenge größer als 8.200 Kfz/24h kartiert. Der Kartierungsumfang von Stufe 4 entspricht damit größtenteils dem von Stufe 2. Die Lärmkarten weichen dennoch voneinander ab, da unterschiedliche Verkehrsmengen verwendet wurden. Während bei Stufe 2 Verkehrszahlen von 2013 bzw. 2015 herangezogen wurden, dienen nun Verkehrserhebungen von 2023 bzw. 2024 als Grundlagen. Außerdem führen die unterschiedlichen Berechnungsmethoden zu abweichenden Ergebnissen.

4.4 Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung der Lärmaktionsplanung Stufe 2 beinhaltete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenräumen, städtebauliche Rahmenplanungen sowie perspektivische Maßnahmen des Straßenbaus.

Der Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes aus Stufe 2 ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Mögliche Maßnahme	Umsetzungsstand
Aalen-Zentrum: Tempo 30 nachts & Querschnittsreduzierung	Tempo 30 nachts entlang Friedrichstr. umgesetzt
Bahnhofstr.: Städtebauliche Neuplanung (Art, der Nutzung, Fassadenaufbau)	-
Hofherrnstr.: Tempo 30	Umgesetzt
Stuttgarter Str. Ost: Spureinziehung, Querschnittsveränderung	-
Düsseldorfer Str.: Tempo 30 nachts & Bauleitplanung	Tempo 30 nachts umgesetzt
Wellandstr.: Tempo 30 nachts & Ortsumgehung Neßlau	Tempo 30 nachts zwischen Badgasse und Neßlauer Str. umgesetzt
Rombacher Str.: Tempo 30	Tempo 30 umgesetzt zwischen Friedhofstr. und Blitzer
Friedrichstr. Nord: Städtebauliche Neuplanung	-
Unterkochen: Tempo 30 nachts	Tempo 30 nachts entlang L1084 zwischen südl. Ortseinfahrt und Ebnater Str.
Wasseralfingen: Tempo 30 nachts	Entlang Binsengasse und Wilhelmstr. umgesetzt

Tabelle 5 Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2

5. Maßnahmenkonzept Lärmaktionsplan Stufe 4

Das Maßnahmenkonzept basiert auf den ermittelten Lärmschwerpunkten und hat dementsprechend das Ziel in diesen Bereichen die Lärmsituation zu verbessern. Es umfasst vor allem kurzfristige Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Diese sollen jedoch, wo notwendig, mit verkehrsplanerischen Maßnahmen verknüpft werden, sodass die Straßenraumgestaltung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Einklang stehen. Außerdem werden städtebauliche Neuplanungen sowie passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Die nicht-umgesetzten Maßnahmen aus Stufe 2 werden zum Teil in das Maßnahmenkonzept der Stufe 4 mit aufgenommen.

Das Maßnahmenkonzept wurde auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung insbesondere um die Berücksichtigung der städtebaulichen Potentiale erweitert. Bezüglich der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen hat die Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt, dass kritische bzw. ablehnende Haltungen insbesondere auf erwartetem schlechterem Verkehrsfluss und erhöhtem Auftreten von Stau basieren. Studien, Fallbeispiele sowie verkehrstechnische Grundsätze belegen jedoch, dass der Verkehrsfluss unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist und stattdessen von Engstellen wie lichtsignalisierten Knotenpunkten abhängt.

Bei geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Aalen darauf geachtet, möglichst einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der innerstädtischen Verkehrswege vorzuschlagen. Eine Übersicht der bereits geltenden sowie vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen befindet sich in Anlage 5. Dort sind neben den bestehenden (grün) und den im Rahmen des LAP vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (pink/lila) auch Strecken mit perspektivischen Geschwindigkeitsbeschränkungen (blau) markiert. Diese könnten zukünftig vor dem Hintergrund des Lückenschlusses mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkung bedacht werden, sind jedoch nicht Teil des Maßnahmenkonzeptes des LAP. Die dafür notwendigen Ausführungsbestimmungen, die sich durch die geänderte StVO ergeben, liegen zwischenzeitlich vor.

Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind auch passive Maßnahmen möglich, wenn aktive nicht ausreichend oder nicht umsetzbar sind. Da es sich bei den Lärmschwerpunkten in Aalen größtenteils um Hauptverkehrsachsen im innerstädtischen Bereich mit geringer Flächenverfügbarkeit handelt, werden im vorliegenden Lärmaktionsplan grundsätzlich passive Maßnahmen, wie der Einbau von Schallschutzfenstern, für alle verlärmten Bereiche empfohlen. Dies gilt unabhängig davon, ob aktive Maßnahmen vorgeschlagen oder umgesetzt werden. Die Förderung von passiven Lärmsanierungsmaßnahmen kann im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Die Umsetzung eines solchen Programms für Landes- und Bundesstraßen wird in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium empfohlen. Des Weiteren können Bürger und Bürgerinnen selbst einen Förderantrag zur Lärmsanierung beim Regierungspräsidium stellen. Passive Schallschutzmaßnahmen an kommunalen Verkehrswegen können durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden.

Sollten die geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen (ganztäglich Tempo 30) für die Hauptverkehrsachsen (Friedrichstr. Nord, Gartenstr., Rombacher Str., Stuttgarter Str., Wellandstr.) nicht umsetzbar sein, wird zumindest eine nächtliche Beschränkung auf 30 km/h zusammen mit passivem Lärmschutz und ggf. städtebaulichen Neuplanungen empfohlen.

Im Folgenden wird auf die definierten Maßnahmen in den einzelnen Stadtteilen eingegangen. Außerdem ist das Abwägungsergebnis auf Grundlage der Lärmberechnungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung angegeben. Die in den Stellungnahmen teilweise angemahnten Zeitverluste für MIV, ÖPNV und Blaulichtorganisationen sind grob quantifiziert. Sie beruhen auf vom Umweltbundesamt⁸ genannten Fallbeispielen, bei denen Zeitverluste von 2 s bis 4 s je 100 m auftraten. Sollte das Feuerwehrbedarfsgutachten, das aktuell von der Firma Lülf+ erarbeitet wird, zu dem Ergebnis kommen, dass die geforderten Ausrücke- und Eintreffzeiten mit den vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht eingehalten werden können, muss neu abgewogen werden, auf welchen Streckenabschnitten ggf. alternative oder reduzierte Maßnahmen (z. B. nur Tempo 30 nachts, passiver Lärmschutz, etc.) erforderlich werden.

In Anlage 6 sind für jede Maßnahme die belasteten Einwohner für den Tag- und den Nachtzeitraum angegeben. Für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen ist quantifiziert, wie sich die Anzahl der lärmbelasteten Einwohner im Falle der Umsetzung der Maßnahme mindern würde. Außerdem ist der Streckenabschnitt der Geschwindigkeitsreduzierung grün markiert. Die Kartenausschnitte stellen die Gebäude farblich markiert dar, welche einen Pegel größer des Schwellwertes aufweisen. Die einzelnen Fassaden der Gebäude sind ebenso farblich entsprechend dem Lärmpegel markiert.

5.1 Maßnahmen Aalen-Zentrum

Im Bereich der Kernstadt von Aalen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Düsseldorfer Straße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Einmündung Hirschbachstr. und Zufahrt KubAA
- Abwägungsergebnis: Die Lärminderung in diesem Bereich überwiegt den geringen Zeitverlust (ca. 5 – 10 s) für MIV und ÖPNV. Außerdem erhöht sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung die Verkehrssicherheit, was insbesondere der dortigen DRK-Kindertagesstätte zugutekommt. Der dortige Straßenraum (beidseitiger Radfahrstreifen, Querungshilfe) ist bereits für Tempo 30 ausgelegt. Es sind keine Verlagerungseffekte zu erwarten.

Bahnhofstraße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreuzung Schleifbrückenstr. und ca. Einmündung Rönenbergstr.
- Mittelfristig: Städtebauliche Neuplanungen (Schließen von Baulücken, Abschirmung, passiver Lärmschutz), Straßenraumgestaltung (Reduzierung MIV-Fahrstreifen, Verbesserung der Radfahr-Beziehungen)
- Abwägungsergebnis: Die Lärminderung in diesem Bereich überwiegt den geringen Zeitverlust (ca. 7 – 15 s) für MIV und ÖPNV. Neben der Geschwindigkeitsbeschränkung sollen die bereits begonnenen städtebaulichen Planungen, sowie Planungen zum Straßenraum vorangetrieben werden, sodass Quartiersstruktur, Straßenraum und zul. Geschwindigkeit kongruieren. Um

⁸ Umweltbundesamt(2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen;
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

Verlagerungseffekte auf die Friedrichstraße auszuschließen, sollten auch die dortigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Friedrichstraße Nord:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreisverkehr Hopfenstr. und Kreisverkehr Spiegler
- Mittelfristig: Städtebauliche Neuplanungen (Schließen von Baulücken)
- Abwägungsergebnis: Die Lärminderung in diesem Bereich überwiegt den Zeitverlust (ca. 12 – 25 s) für MIV und ÖPNV. Des Weiteren soll die Trennwirkung zwischen Wohnbebauung und begrüntem Kocher-Lauf verringert werden. Zusätzlich sollen durch städtebauliche Neuplanungen Baulücken geschlossen werden. Um Verlagerungseffekte auf die Bahnhofstraße auszuschließen, sollten auch die dortigen Maßnahmen umgesetzt werden.

B19 / Julius-Bausch-Straße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B19 auf 60 km/h ganztägig zwischen Brücke Industriestr. und Zufahrt von Burgstallkreisel
- Einbau lärmmindernder Asphalt für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung wird aufgrund der hohen Lärmwerte und Betroffenheiten weiterverfolgt. Um eine bessere Wirksamkeit zu erreichen, wird der Einbau von lärmminderndem Asphalt für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h empfohlen. Zusätzlich sollten die Brückenlager geprüft werden.

Gartenstraße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Grenze Kernstadt und Fackelbrückenstr.
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (östlich gilt bereits Tempo 30) beibehalten. Der dadurch entstehende Zeitverlust für MIV und ÖPNV beträgt ca. 15 – 30 s.

Friedhofstraße:

- Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Friedhofstr. auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreuzung Friedrichstr. und Rombacher Str.
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (westlich gilt bereits Tempo 30) beibehalten. Der Zeitverlust für MIV und ÖPNV ist aufgrund der geringen Abstände der lichtsignalisierten Knotenpunkte vernachlässigbar.

Rombacher Straße:

- Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Rombacher Str. auf 30 km/h ganztägig von Blitzer bis ca. Zufahrt Rohrwang
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (östlich gilt bereits Tempo 30) beibehalten. Außerdem erhöht sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung die Verkehrssicherheit, was insbesondere aufgrund des schmalen einseitigen Gehwegs und der nahegelegenen Schule anzustreben ist. Der durch die Maßnahme entstehende Zeitverlust für MIV und ÖPNV beträgt ca. 10 – 20 s.

Stuttgarter Straße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreisverkehr Fackelbrückenstr. und Amtsgericht
- Mittelfristig: Städtebauliche Neuplanung (Spureinziehung, Querschnittsveränderung, Änderung der Vorfahrtregelung (Planungen für Abschnitt Friedrichstr. – Amtsgericht laufen bereits)
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität im Zusammenspiel mit dem zukünftigen Gaulbad und zur Verringerung Trennwirkung der Altstadt zum südöstlichen Stadtteil beibehalten. Zusätzlich sollen die städtebaulichen Planungen vorangetrieben werden. Ebenso soll auch der Abschnitt Fackelbrückenstr. – Friedrichstr. straßenräumlich angepasst werden (Verringerung des Straßenquerschnitts). Der durch die Maßnahme entstehende Zeitverlust für MIV und ÖPNV beträgt ca. 20 – 45 s.

Friedrichstraße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Roschmann-Kreuzung und Einmündung Eichwaldstr.
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreuzung Stuttgarter Str. und Roschmann-Kreuzung
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung, der hohen Anzahl an Betroffenen und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (derzeit z.T. Tempo 30 tags & z.T. Tempo 30 nachts) beibehalten. Auch hier kann die Maßnahme zusätzlich zur Erhöhung der Lebensqualität im Zusammenspiel mit dem zukünftigen Gaulbad und zur Verringerung der Trennwirkung zur Altstadt dienen. Des Weiteren bietet der Straßenraum mittelfristig Potential zur Lärminderung (z.B. Verringerung der Anzahl der Fahrstreifen). Die genannten Punkte stehen dem Zeitverlust (ca. 8 – 16 s) für MIV und ÖPNV tagsüber gegenüber.

5.2 Maßnahmen Aalen-West

Im Bereich Aalen-West werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Hofherrnstraße:

- Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Hofherrnstr. auf 30 km/h ganztägig zwischen Edeka und Kreuzung Wellandstr.
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30 südlich bis Edeka) beibehalten. Der dadurch evtl. entstehende Zeitverlust (ca. 3 – 6 s) für MIV und ÖPNV ist aufgrund der kurzen Strecke sehr gering.

Wellandstraße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Wellandstr. auf 30 km/h ganztägig zwischen Hofherrnstr. und Neßlauer Str.
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung, der hohen Anzahl an Betroffenen und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (derzeit z.T. Tempo 50 & Tempo 30 nachts) beibehalten. Dadurch erhöht sich auch die Verkehrssicherheit. Dies spielt insbesondere aufgrund der dortigen Bushaltestellen und des nahegelegenen Freibads eine Rolle. Mittelfristig bietet auch der

Straßenraum aufgrund der Vielzahl an Fahrstreifen Potential zur Reduzierung und Lärminderung. Der durch die Maßnahme entstehende Zeitverlust für MIV und ÖPNV beträgt ca. 12 – 24 s.

Wellandstraße / Rombacher Straße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreisverkehr Rohrwang und Rampe B29
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30 in Rombacher Str. wird empfohlen) beibehalten. Aufgrund der Kindertagesstätte wurde in diesem Bereich bereits Tempo 30 tagsüber von Montag bis Freitag eingeführt. Um für die westlichen Gebäude tagsüber, sowie für den gesamten Streckenabschnitt nachts eine Lärmreduzierung zu erzielen, wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Außerdem erhöht sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung die Verkehrssicherheit, was insbesondere aufgrund des schmalen einseitigen Gehwegs anzustreben ist. Für MIV und ÖPNV ergibt sich dadurch außerhalb der Kindergarten-Zeiten ein Zeitverlust von ca. 8 – 16 s.

Hofherrnstraße / Weilerstraße:

- Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Weilerstr. auf 30 km/h ganztägig zwischen Ortseinfahrt Hofherrnweiler und Obelisk-Kreisel
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung, der hohen Lärmwerte und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30 in Hofherrnstr.) beibehalten. Aufgrund des Kindergartens wurde in diesem Bereich bereits Tempo 30 tagsüber von Montag bis Freitag eingeführt. Um auch nachts eine Lärmreduzierung zu erzielen, wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Außerdem erhöht sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung die Verkehrssicherheit, was insbesondere aufgrund der dortigen Bushaltestelle anzustreben ist. Für MIV und ÖPNV ergibt sich nur ein geringer Zeitverlust außerhalb der Kindergarten-Zeiten von ca. 3 – 6 s.

5.3 Maßnahmen Aalen-Wasseralfingen

Im Stadtteil Aalen-Wasseralfingen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Wilhelmstraße:

- Empfehlung von passivem Lärmschutz (u.a. Schallschutzfenster) wie bei allen lärmbelasteten Bereichen
- Abwägungsergebnis: Da bereits im vorangegangenen LAP eine Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt wurde, und die Straßen- und Quartierscharakteristik nicht zu einer weiteren Verlangsamung des Verkehrs passt, wird auf aktive Maßnahmen verzichtet. Stattdessen werden, wie für alle lärmbelasteten Bereiche geltend, passive Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.

Binsengasse:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen den drei Kreisverkehren
- Abwägungsergebnis: Im Vergleich zum Entwurf des Lärmaktionsplans wird auf Grundlage der Lärmberechnungen und der Rückmeldungen der Öffentlichkeit eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h empfohlen. Dies begründet sich zum einen durch die Zielsetzung einer möglichst einheitlichen Geschwindigkeitsreduzierung (im Großteil von Wasseralfingen gilt bereits Tempo 30) und zum anderen durch die tagsüber erzielte Reduzierung des Lärms. Der Zeitverlust des MIV und ÖPNV ist aufgrund der Kreisverkehre gering.

5.4 Maßnahmen Aalen-Süd/-Unterkochen

Im Bereich Aalen-Süd bzw. Stadtteil Aalen-Unterkochen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

B19:

- Keine realistische aktive Schallschutzmaßnahme entlang der B19 möglich, zumal sich die Gebäude im Industriegebiet befinden und dort keine Verfestigung der Wohnbebauung stattfinden soll
- Vorgeschlagene passive Maßnahme: Prüfung von Schallschutzfenstern
- Abwägungsergebnis: Aufgrund der geringen Betroffenheiten sowie der Straßen- und Quartierscharakteristik wird keine aktive Maßnahme empfohlen. Es sollen wie bei allen verlärmten Bereichen passive Maßnahmen geprüft und verfolgt werden.

Unterkochen – Aalener Str.-Nord:

- Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Aalener Str. auf 30 km/h ganztägig zwischen Kneippweg und Kreisverkehr Kocherstraße
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung beibehalten. Zudem soll durch die Maßnahme Durchgangsverkehr auf die B19 verlagert werden. Außerdem ist insbesondere aufgrund der dortigen schmalen Gehwege sowie aufgrund der Bushaltestellen die Erhöhung der Verkehrssicherheit positiv anzumerken. Dementsprechend bietet auch der Straßenquerschnitt Potential, welches mittelfristig genutzt werden soll, um den Lärm weiter zu reduzieren. Ebenso sollte der Querschnitt des Bereichs nördlich des Kneippwegs angepasst werden. Die durch die Maßnahme bedingten Zeitverluste für MIV und ÖPNV betragen ca. 9 – 17 s.

Unterkochen – Aalener Str./ Heidenheimer Str.:

- Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Aalener Str. / Heidenheimer Str. auf 30 km/h ganztägig zwischen Kreisverkehr Kocherstraße und Ebnater Steige
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt) beibehalten. Zudem soll durch die Maßnahme Durchgangsverkehr auf die B19 verlagert werden. Die Charakteristik des Straßenabschnitts unterstützt bereits die beschriebene Maßnahme. Um Verlagerungseffekte auf die Färberstraße zu vermeiden, wird empfohlen dort verkehrsberuhigende Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Festlegung als Fahrradstr., etc.) umzusetzen. Grundsätzlich ist auch eine Sperrung der Färberstr. für den MIV nördlich der Fa. Lindenfarb denkbar. Der Zeitverlust für MIV und ÖPNV entlang der Aalener Str. beträgt ca. 15 – 30 s.

Unterkochen – Ebnater Str.:

- Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Ebnater Str. auf 30 km/h ganztägig zwischen Beginn der derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkung und Heidenheimer Str.
- Abwägungsergebnis: Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird aufgrund der Lärminderung und der angestrebten Vereinheitlichung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt) beibehalten. Der Zeitverlust für MIV und ÖPNV beträgt ca. 10 – 20 s, wobei durch die derzeit bereits vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw schon jetzt Zeitverluste auftreten.

Unterkochen – Heidenheimer Str.:

- Beibehaltung der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Heidenheimer Str. auf 30 km/h zwischen südlicher Ortseinfahrt und Ebnater Steige
- Abwägungsergebnis: Nach Einführung der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung in Folge des vorangegangenen Lärmaktionsplans soll keine weitere aktive Maßnahme umgesetzt werden, um den Verkehr von/in Richtung A7 auf die B19 zu leiten und so den Durchgangsverkehr durch Unterkochen zu reduzieren. Passive Schallschutzmaßnahmen sollen dennoch verfolgt werden.

5.5 Begleitende Konzepte

Um die Lärmsituation im gesamten Stadtgebiet zu verbessern, bedarf es weitergehender / begleitender Maßnahmen, die über die Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten hinausgehen. Dazu gehören beispielsweise die Förderung des Fuß- und Radverkehrs bzw. alternativer Verkehrsmittel und damit einhergehend die Reduzierung des Individualverkehrs. Im Zuge der Stadtentwicklungsplanung und Bauleitplanung können Lärmbelange durch den Schluss von Baulücken, die Planung größerer Abstände zur Straße oder auch bei der Grundrissgestaltung berücksichtigt werden. Im Zuge anstehender Fahrbahnbelagssanierungen im Straßenraum bietet sich zudem die Prüfung des Einsatzes von lärmminderndem Belag an. Langfristig gesehen sollte außerdem der Ausbau des ÖPNV – inkl. Prüfung behindertengerechter Standards – und die Etablierung alternativer Mobilitätskonzepte in den Fokus genommen werden.

6. Ruhige Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie nennt die Identifizierung sogenannter ruhiger Gebiete, welche im Sinne der Lärmvorsorge vor der Zunahme von Lärm geschützt werden sollen. Es werden jedoch keine konkreten Anhaltspunkte für die Festlegung solcher ruhigen Gebiete aufgezeigt. Es wird lediglich das Kriterium genannt, dass ein ruhiges Gebiet auf dem Land ein

„von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist,“⁹

ist.

Dementgegen hält das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Leitfaden zur Festlegung von ruhigen Gebieten in der Lärmaktionsplanung fest, dass obenstehende Definition der Umgebungslärmrichtlinie in der Praxis kaum Anwendung findet, da diese nicht mit Merkmalen unterlegt wird. Das Ministerium empfiehlt daher, sich an der Aufenthaltsqualität der Gebiete zu orientieren.

Die Stadt Aalen behandelt die Thematik in der aktuell anstehenden Fortschreibung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung. Sie orientiert sich damit bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen, wonach nur die maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/ Jahr betrachtet werden. Daher liegt keine flächendeckende Kartierung der Lärmbelastung des Gemeindegebietes vor, welche jedoch für die detaillierte Identifizierung von ruhigen Gebieten, vor allem innerhalb des bebauten Stadtgebietes, nötig wäre. Die Ermittlung solch einer umfassenden Datengrundlage ist jedoch durch den erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand nicht zu rechtfertigen.

Für ruhige Gebiete liegt der Schwerpunkt bei der Vermeidung der Lärmzunahme und weniger bei der Verringerung vorhandener Lärmbelastungen. Um ruhige Gebiete dauerhaft gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen, müssen diese in allen Planungen, die potenziell die Lärmbelastung nachhaltig negativ beeinflussen können, berücksichtigt werden. Der Schwerpunkt liegt somit, wie von der Stadt Aalen verfolgt, bei der Bauleitplanung, Verkehrsplanung und Flächennutzungsplanung.

⁹ Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S.6, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf, Stand 16.10.2023

7. Zusammenfassung

Für die Stadt Aalen wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungsärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung der Stufe 4 erarbeitet, welche um weitere Verkehrswege nach der nationalen Richtlinie RLS-19 ergänzt wurde. Als Grundlage wurde die Kartierung und Belastungsstatistik 2022 der LUBW herangezogen und erweitert. Mithilfe dieser Ergebnisse wurde anschließend ein Maßnahmenkonzept erstellt. Es wurden vier Bereiche mit Lärmschwerpunkten identifiziert. Die Behandlung der Schwerpunkte sieht kurz- und mittelfristige Minderungsmaßnahmen vor, welche zum Teil aus dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 aufgegriffen wurden.

Die Öffentlichkeit wurde über den Lärmaktionsplan (Entwurfassung) im Rahmen einer Sitzung des Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Technik, im Rahmen von Sitzungen der betroffenen Ortschaftsräte und durch eine öffentliche Auslegung informiert und beteiligt. Parallel wurden Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeholt.

Die Reduzierung des Verkehrslärms erfordert eine ständige Anstrengung seitens der Gemeinde sowie der zuständigen Baulastträger und Fachbehörden. Das Aufstellen des Lärmaktionsplanes sollte nicht als Pflichtaufgabe, sondern als Chance zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensbedingungen gesehen werden. Lärmaktionspläne sind turnusgemäß zu überprüfen und zu aktualisieren.

Aufgestellt: Aalen, 10.04.2025

BERNARD Gruppe ZT GmbH

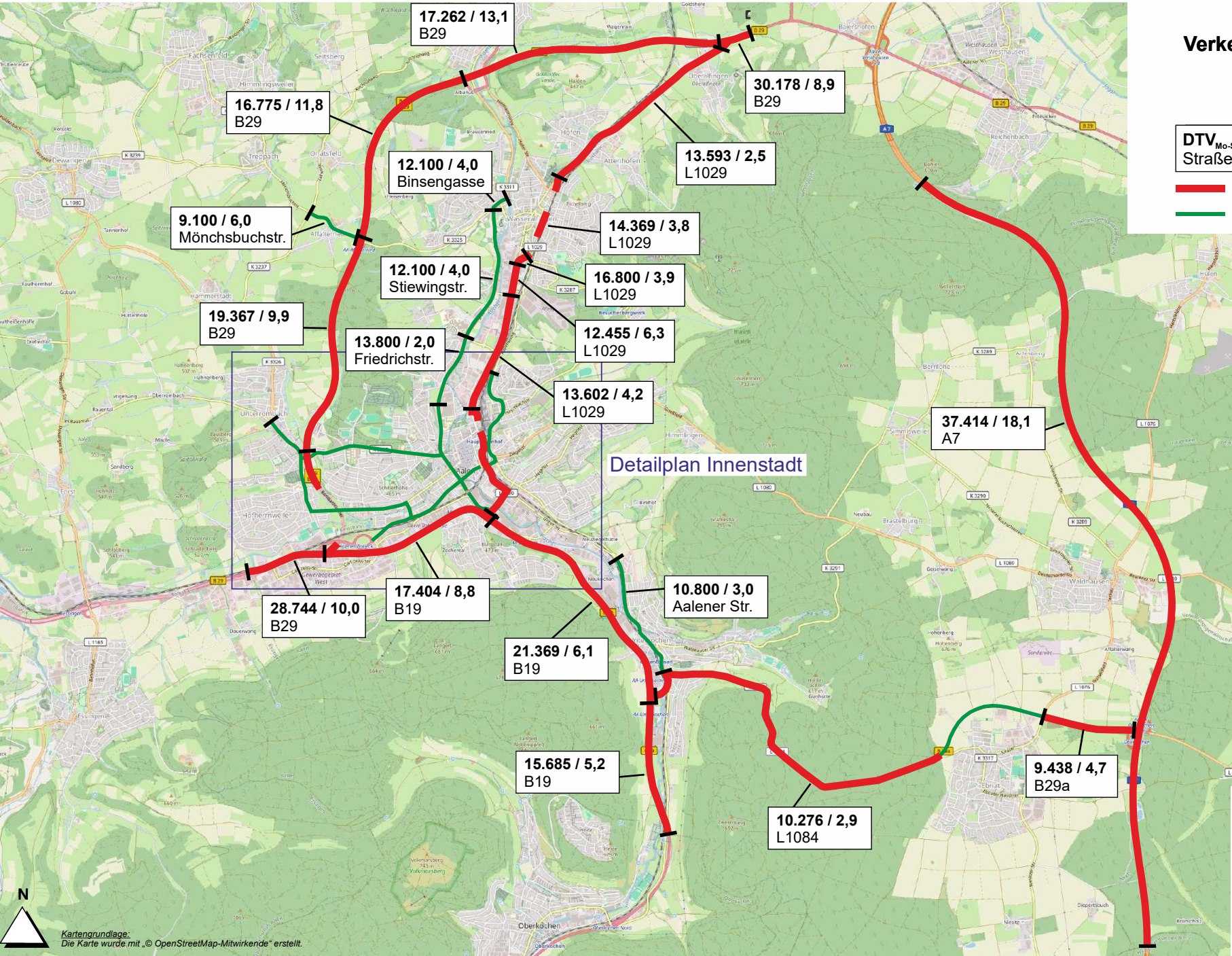
i.V.

Dominik Mussack, M.Sc.

Projektleiter Verkehrstechnik

Anlagen:

Anlage 1.1	Verkehrsbelastung DTV – Übersicht	01 Seite(n)
Anlage 1.2	Verkehrsbelastung DTV – Detailplan Innenstadt	01 Seite(n)
Anlage 2.1	Lärmkartierung LUBW Aalen L_{DEN}	01 Seite(n)
Anlage 2.2	Lärmkartierung LUBW Aalen L_{NIGHT}	01 Seite(n)
Anlage 2.3	Lärmkartierung LUBW Aalen-Detail L_{DEN}	01 Seite(n)
Anlage 2.4	Lärmkartierung LUBW Aalen-Detail L_{NIGHT}	01 Seite(n)
Anlage 3.1	Lärmkartierung Gesamt L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 3.2	Lärmkartierung Gesamt L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 3.3	Lärmkartierung Aalen-Zentrum L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 3.4	Lärmkartierung Aalen-Zentrum L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 3.5	Lärmkartierung Aalen-West L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 3.6	Lärmkartierung Aalen-West L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 3.7	Lärmkartierung Aalen-Wasseralfingen L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 3.8	Lärmkartierung Aalen-Wasseralfingen L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 3.9	Lärmkartierung Aalen-Unterkochen L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 3.10	Lärmkartierung Aalen-Unterkochen L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.1	Hotspots Aalen-Zentrum L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.2	Hotspots Aalen-Zentrum L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.3	Hotspots Aalen-West L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.4	Hotspots Aalen-West L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.5	Hotspot Aalen-Wilhelmstraße L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.6	Hotspot Aalen-Wilhelmstraße L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.7	Hotspot Aalen-Binsengasse L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.8	Hotspot Aalen-Binsengasse L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.9	Hotspot Aalen-Süd L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.10	Hotspot Aalen-Süd L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 4.11	Hotspots Aalen-Unterkochen L_{rT}	01 Seite(n)
Anlage 4.12	Hotspots Aalen-Unterkochen L_{rN}	01 Seite(n)
Anlage 5.1	Geschwindigkeitsbeschränkungen – Aalen-Innenstadt	01 Seite(n)
Anlage 5.2	Geschwindigkeitsbeschränkungen – Aalen-Unterkochen	01 Seite(n)
Anlage 6.1	Maßnahmen – Aalen-Zentrum	10 Seite(n)
Anlage 6.2	Maßnahmen – Aalen-West	04 Seite(n)
Anlage 6.3	Maßnahmen – Aalen-Wasseralfingen	02 Seite(n)
Anlage 6.4	Maßnahmen – Aalen-Süd/-Unterkochen	05 Seite(n)



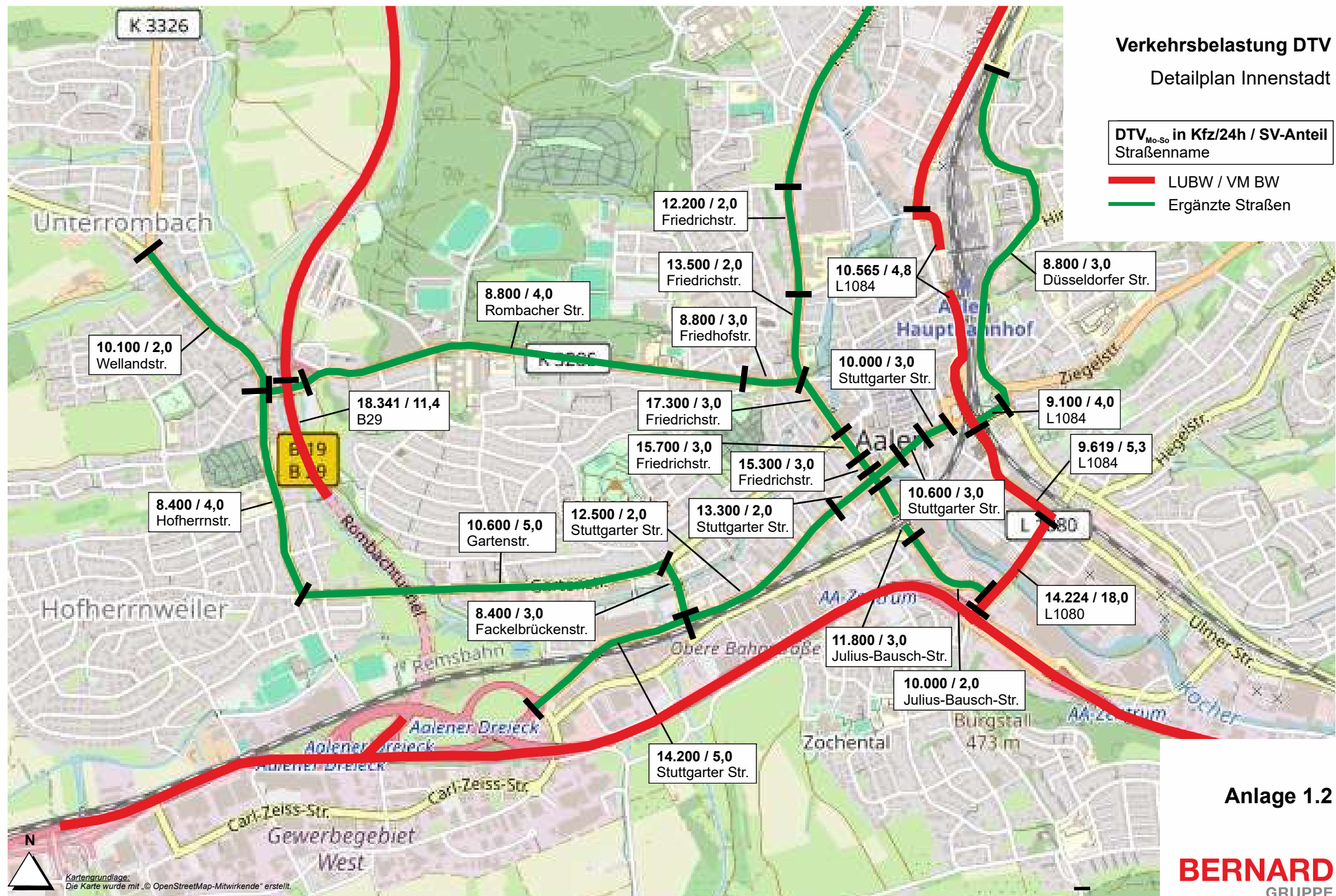
Verkehrsbelastung DTV

Übersicht

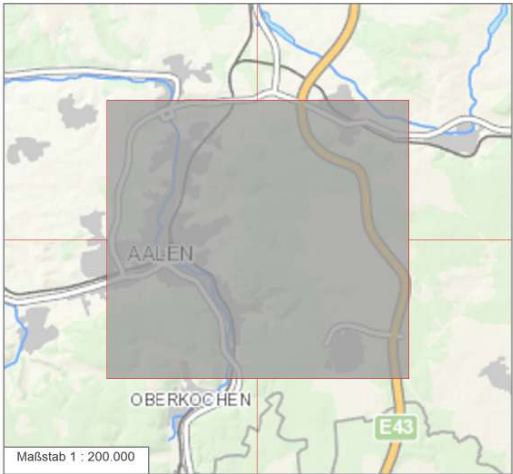
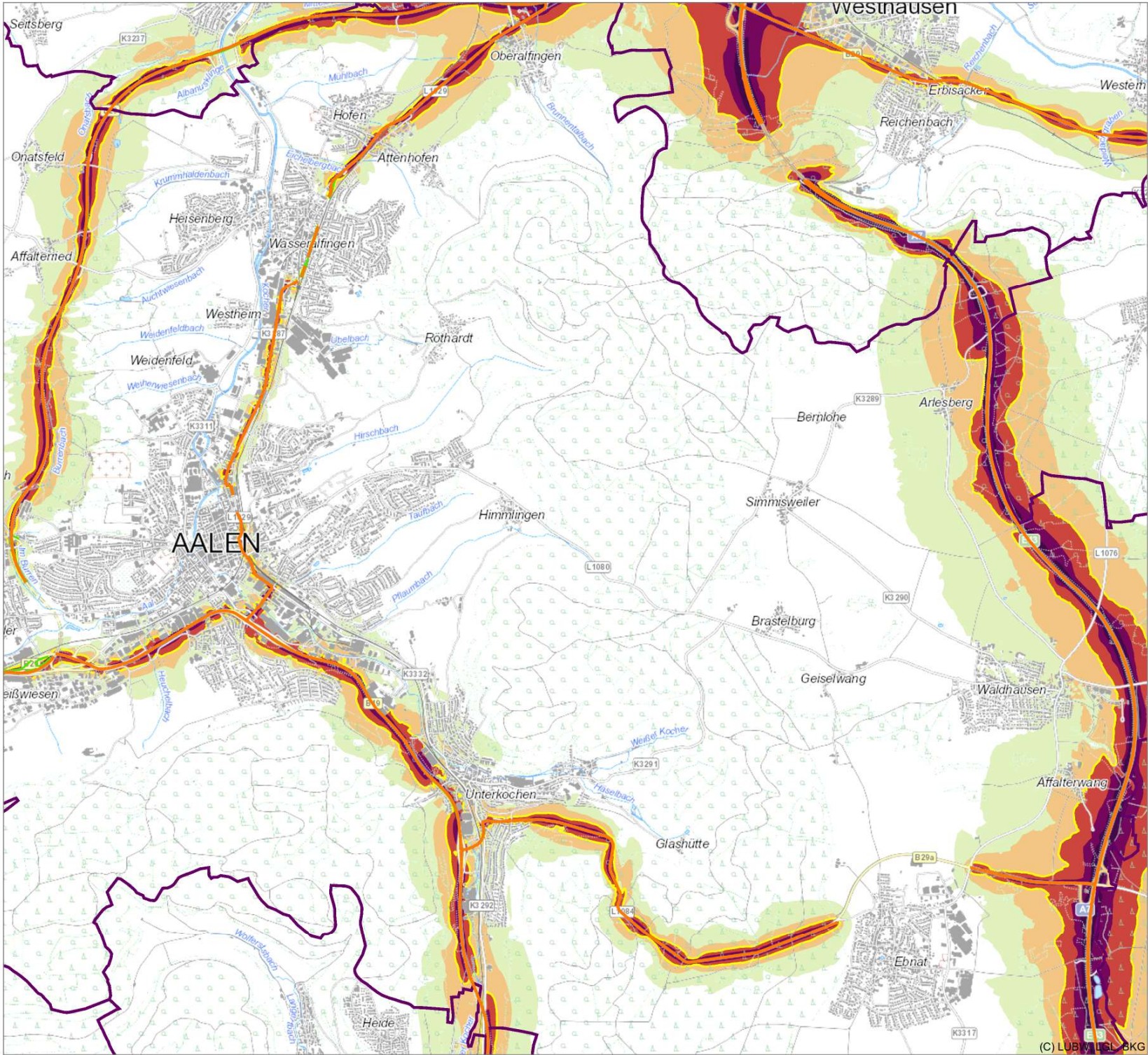
DTV_{Mo-So} in Kfz/24h / SV-Anteil
Straßenname

- LUBW / VM BW
- Ergänzte Straßen

Anlage 1.1



Anlage 1.2



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: 3UB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

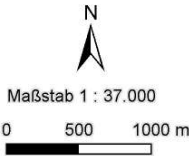
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 75 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 70 - 74 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 65 - 69 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 60 - 64 dB(A)	Ballungsraum
≥ 55 - 59 dB(A)	Gemeindegrenze
Isophone LDEN = 65 dB(A)	

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

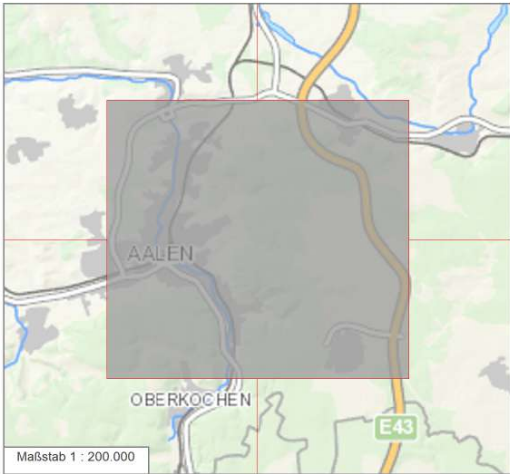
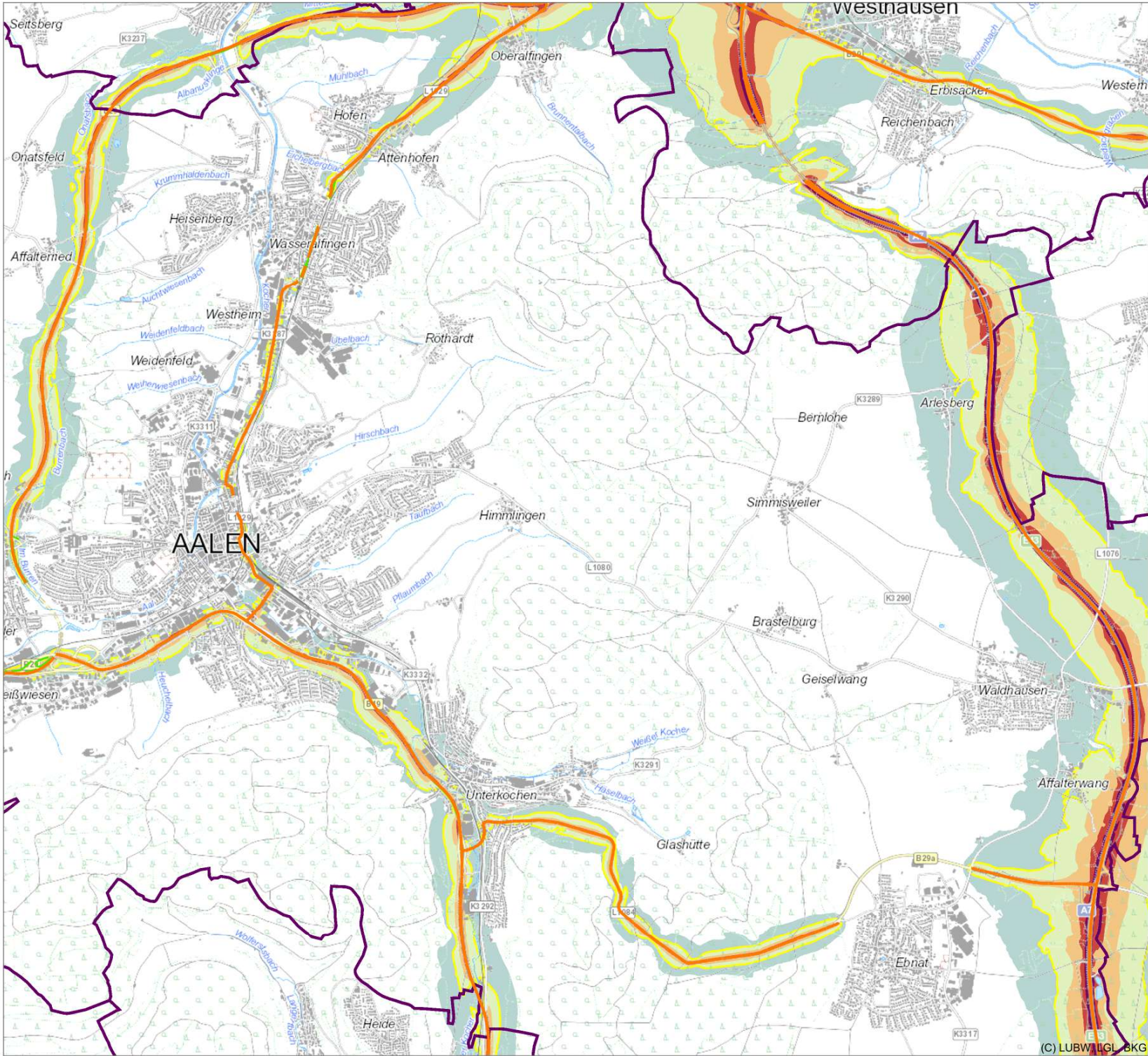


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartgrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 22.02.2024



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: 3UB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

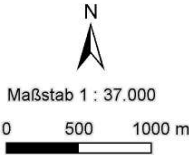
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Ballungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	Gemeindegrenze
Isophone LNight = 55 dB(A)	

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

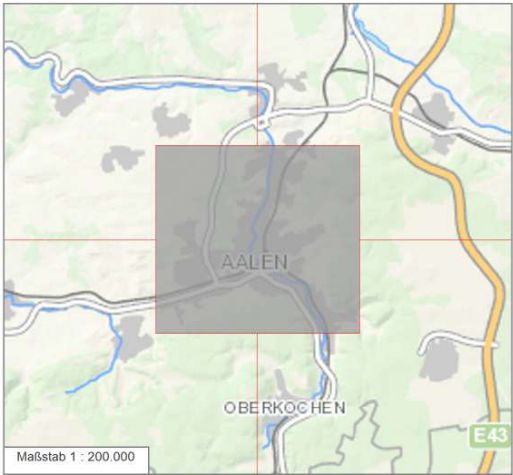
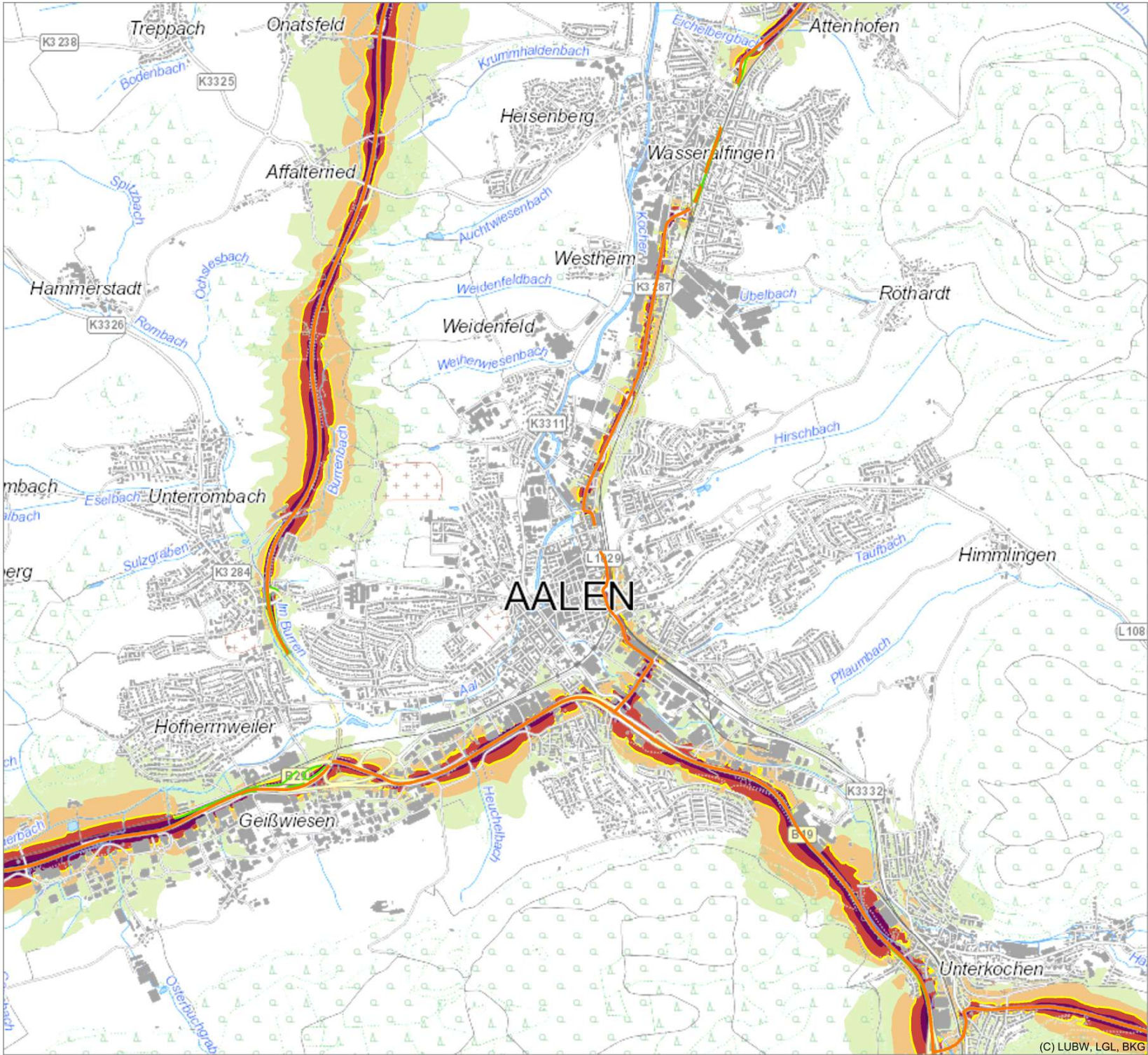


Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 22.02.2024



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: 3UB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 75 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 70 - 74 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 65 - 69 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 60 - 64 dB(A)	Ballungsraum
≥ 55 - 59 dB(A)	
Isophone LDEN = 65 dB(A)	

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

Maßstab 1 : 25.000
0 250 500 750 m

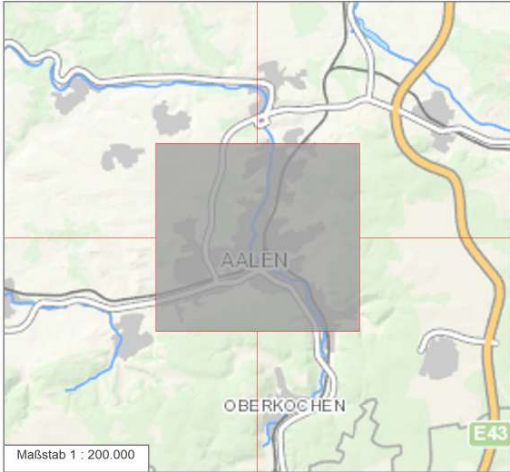
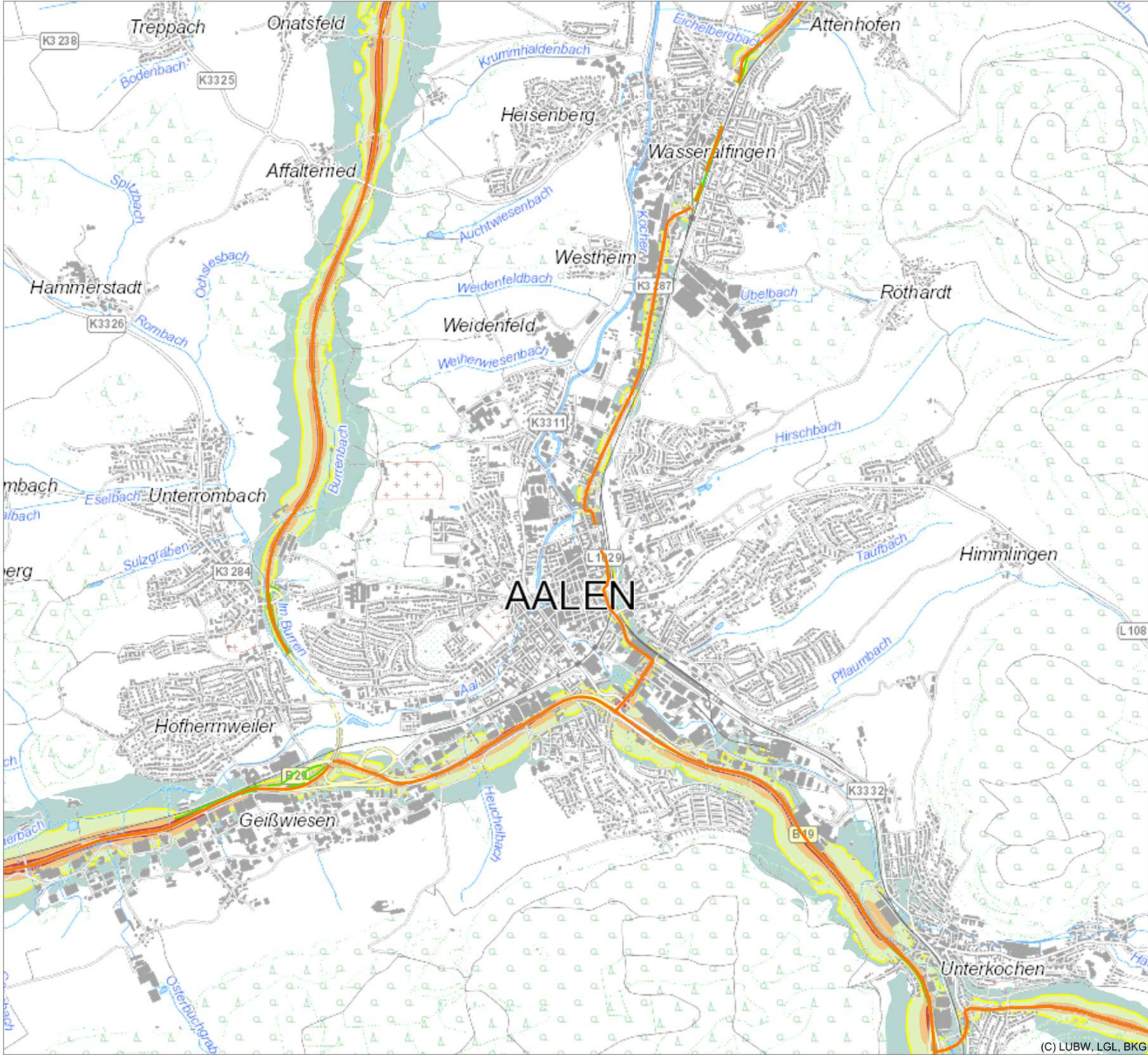
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 15.07.2024

(C) LUBW, LGL, BKG



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: 3UB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- ≥ 70 dB(A)
- ≥ 65 - 69 dB(A)
- ≥ 60 - 64 dB(A)
- ≥ 55 - 59 dB(A)
- ≥ 50 - 54 dB(A)
- Isophone L_{Night} = 55 dB(A)

Kartensymbole:

- Kartierungsstrecke Straße
- Kartierungsstrecke Schiene
- Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
- Ballungsraum

Straßenverkehrslärm Nacht - L_{Night}

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

N

Maßstab 1 : 25.000

0 250 500 750 m

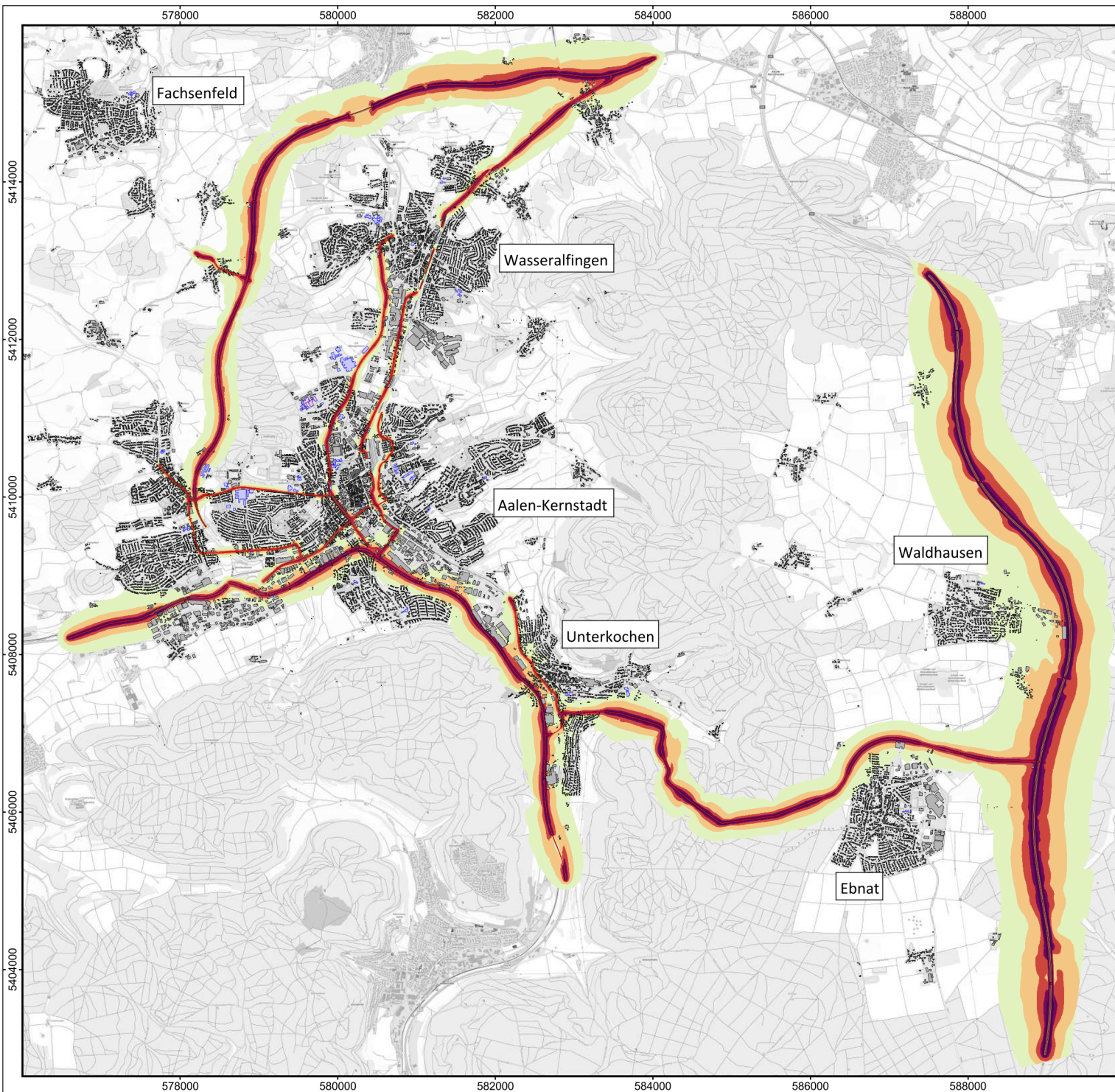
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Äz.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 15.07.2024

(C) LUBW, LGL, BKG



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.1

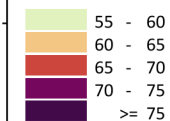
RLK Aalen
Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

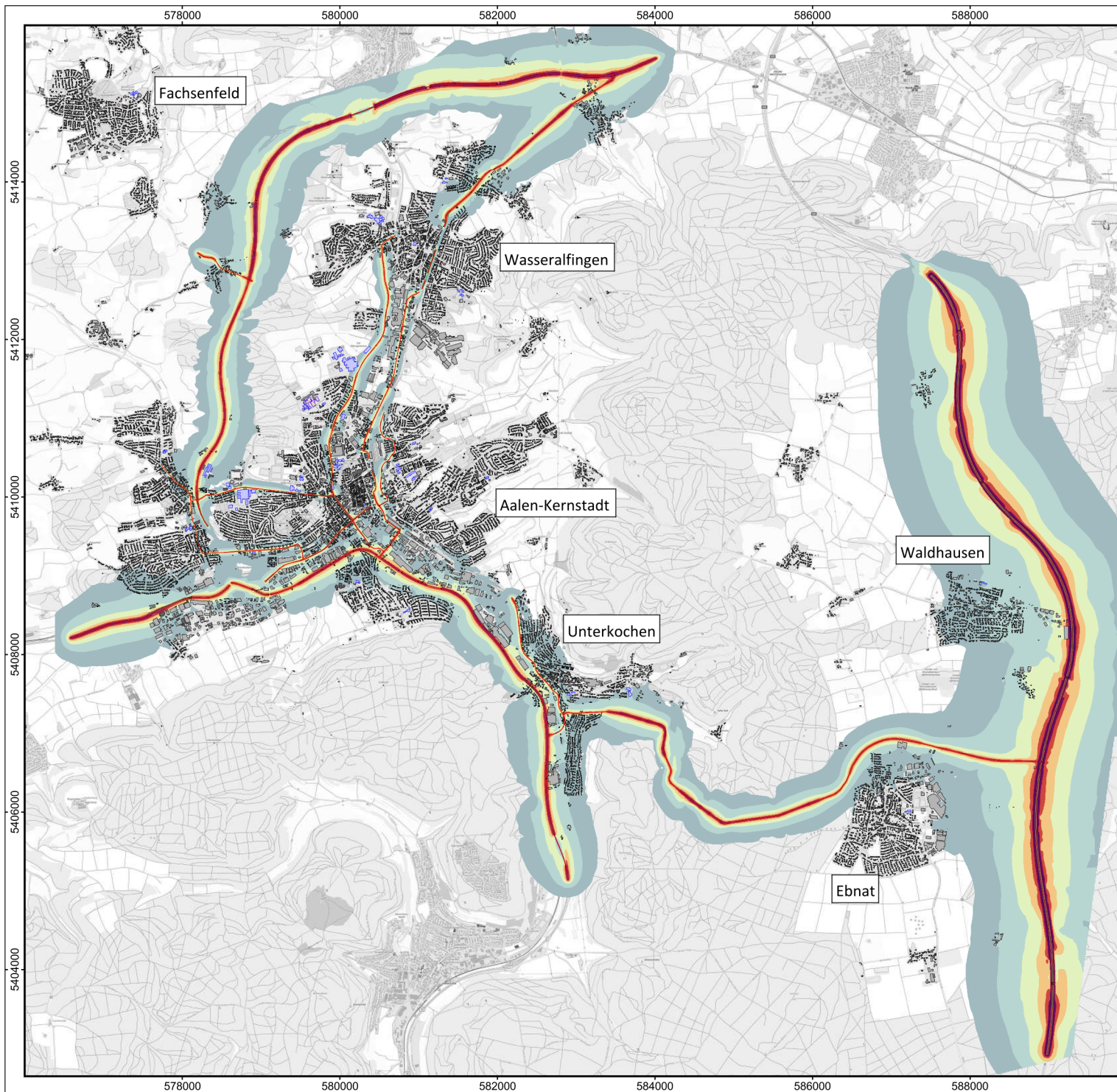
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:50000



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.2

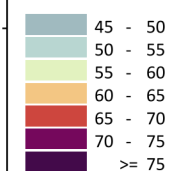
RLK Aalen
Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

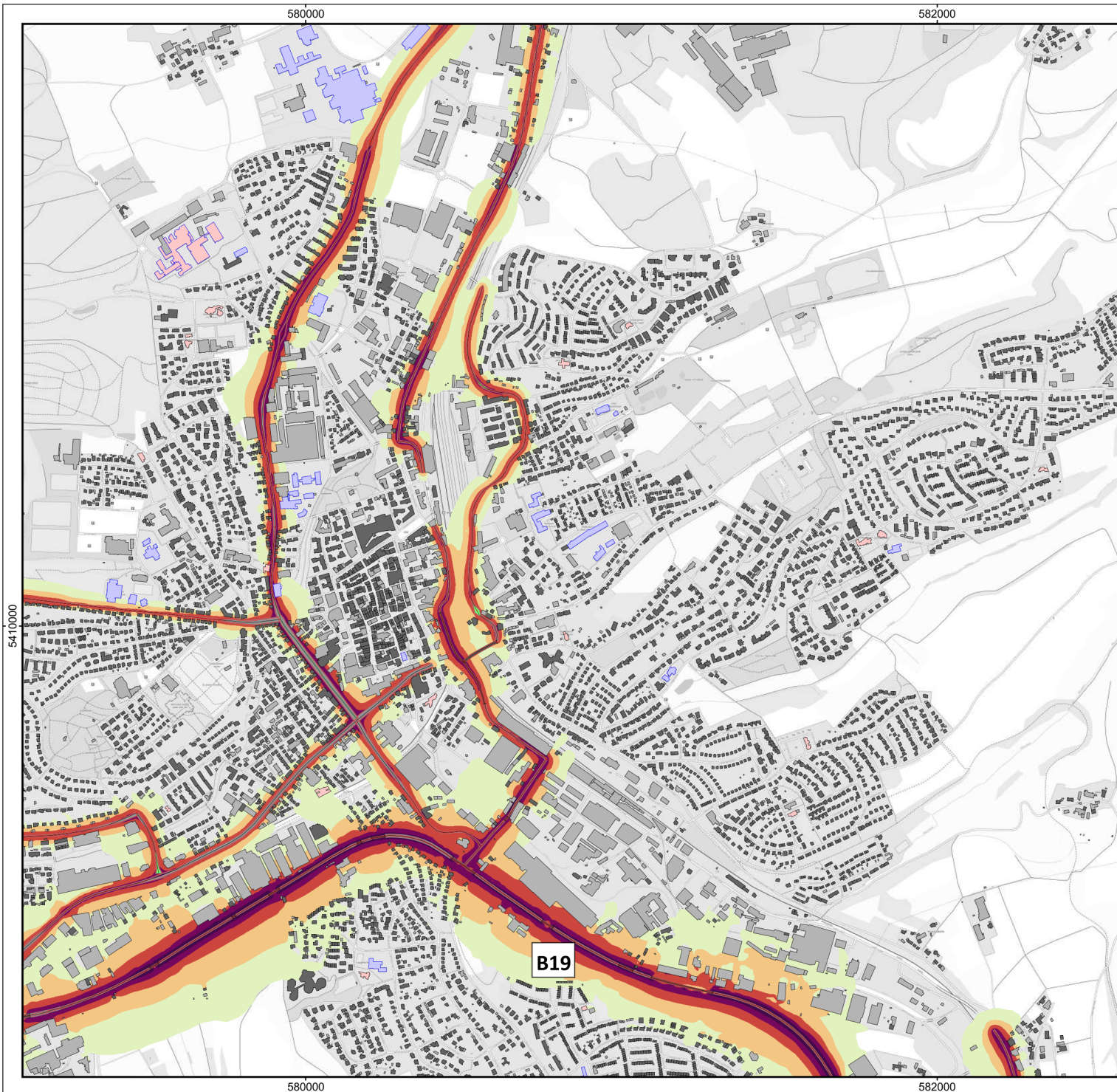
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:50000



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.3

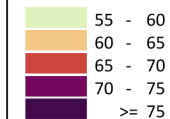
RLK Aalen-Zentrum Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

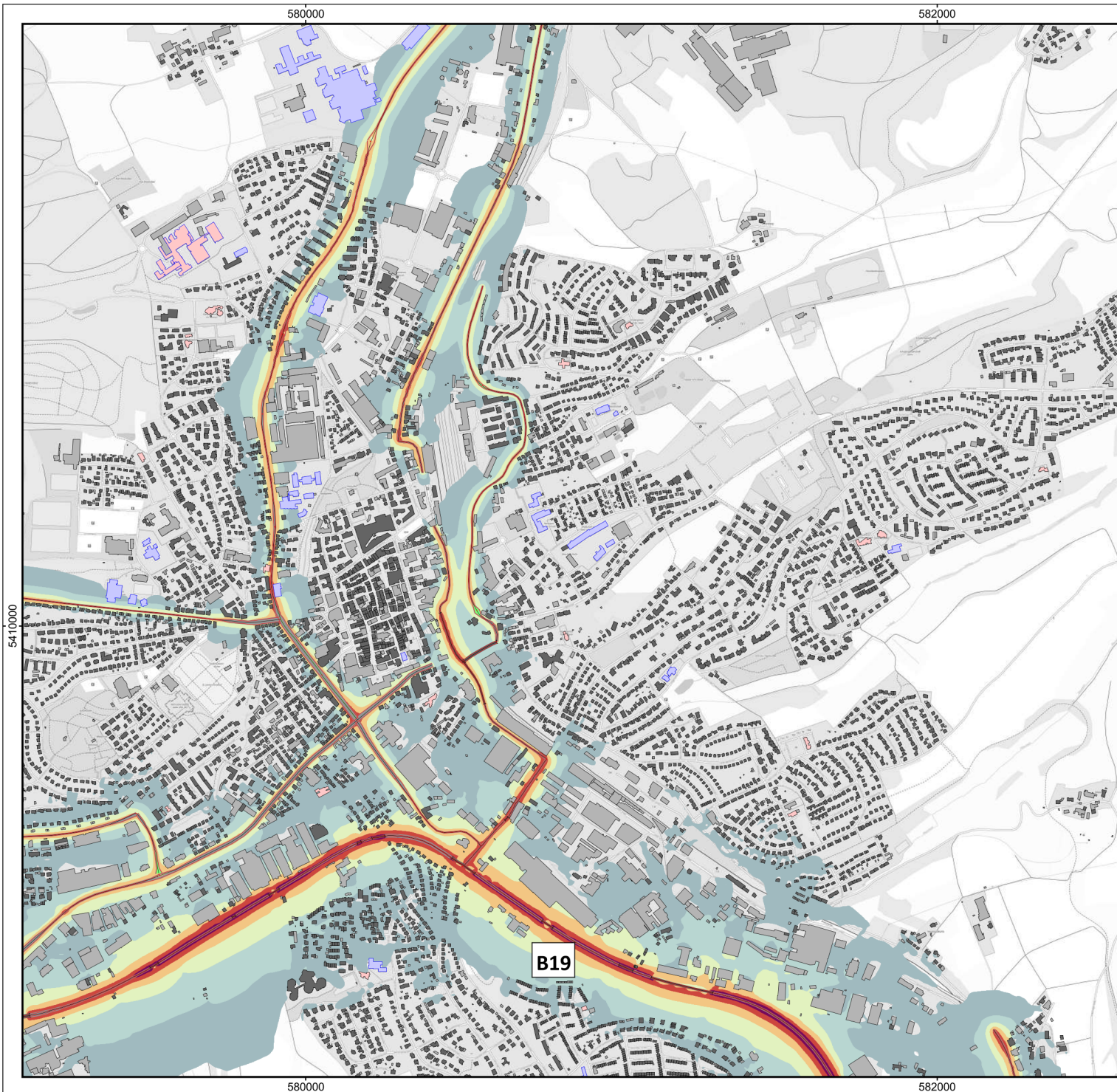
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.4

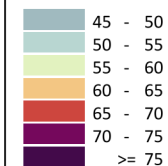
RLK Aalen-Zentrum Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



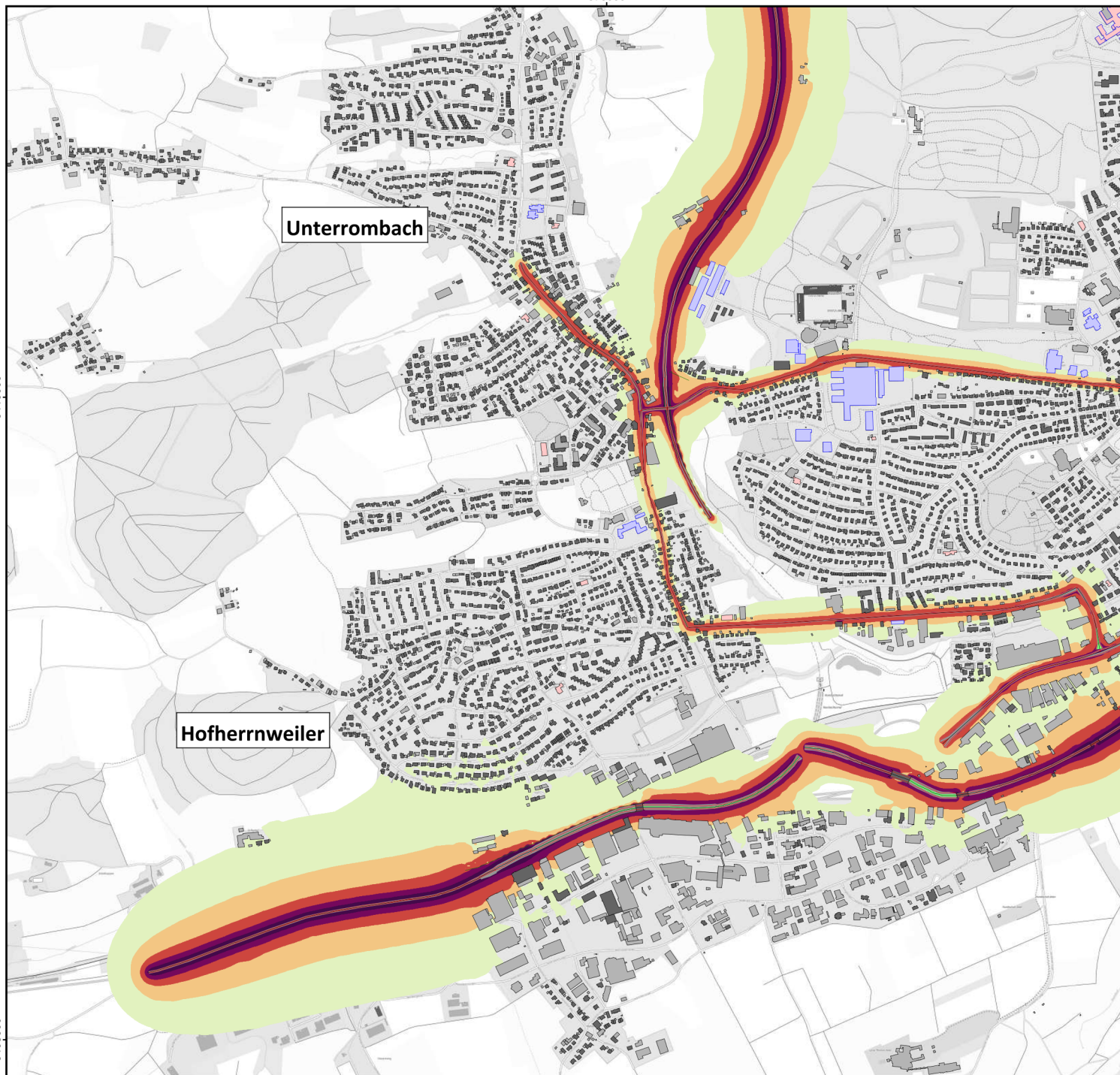
BERNARD
GRUPPE

578000

5410000

5408000

578000



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage

3.5

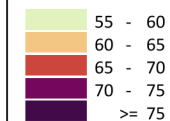
RLK Aalen-West
Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



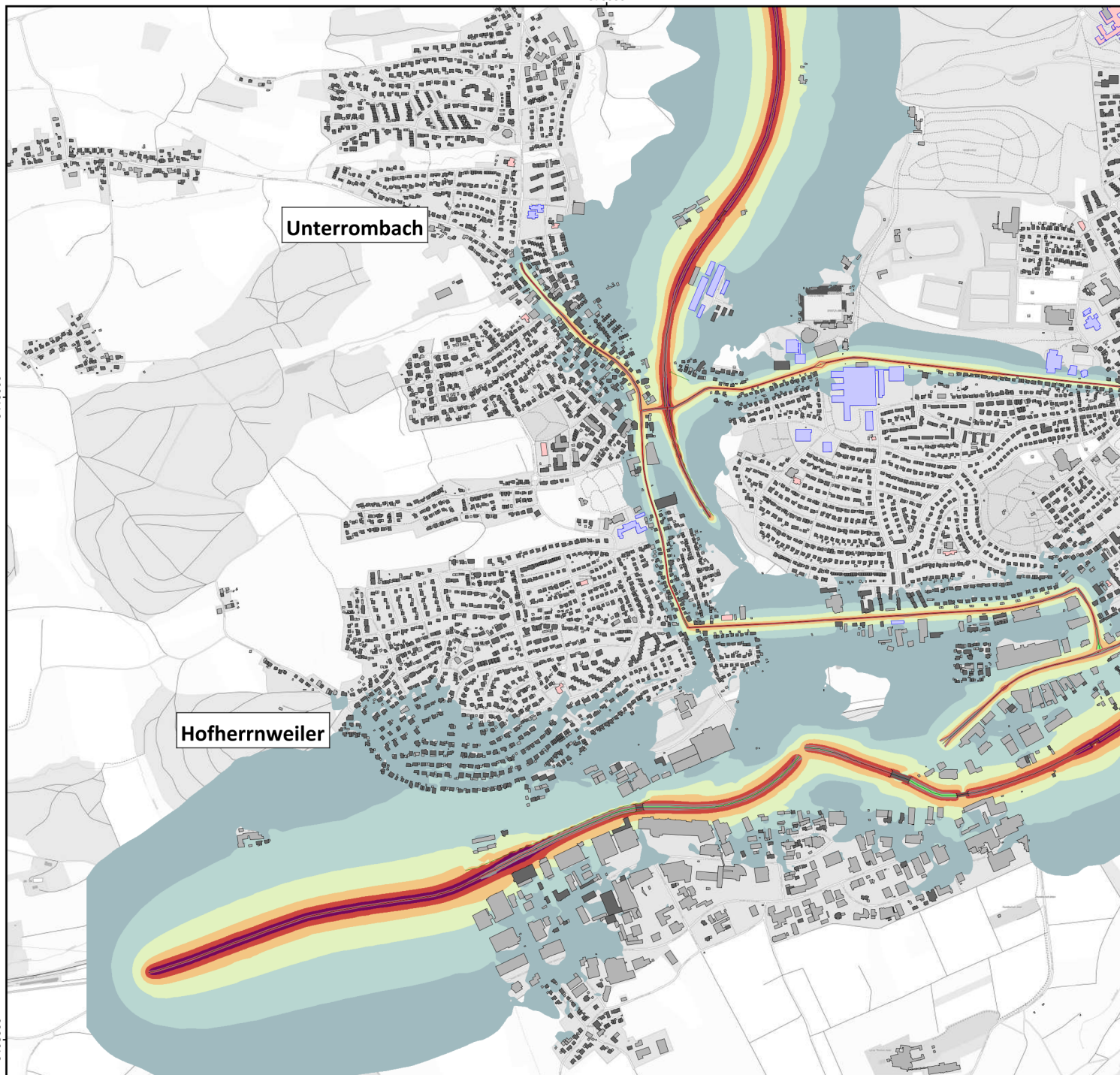
BERNARD
GRUPPE

578000

5410000

5408000

578000



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.6

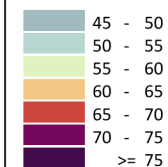
RLK Aalen-West
Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 05.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

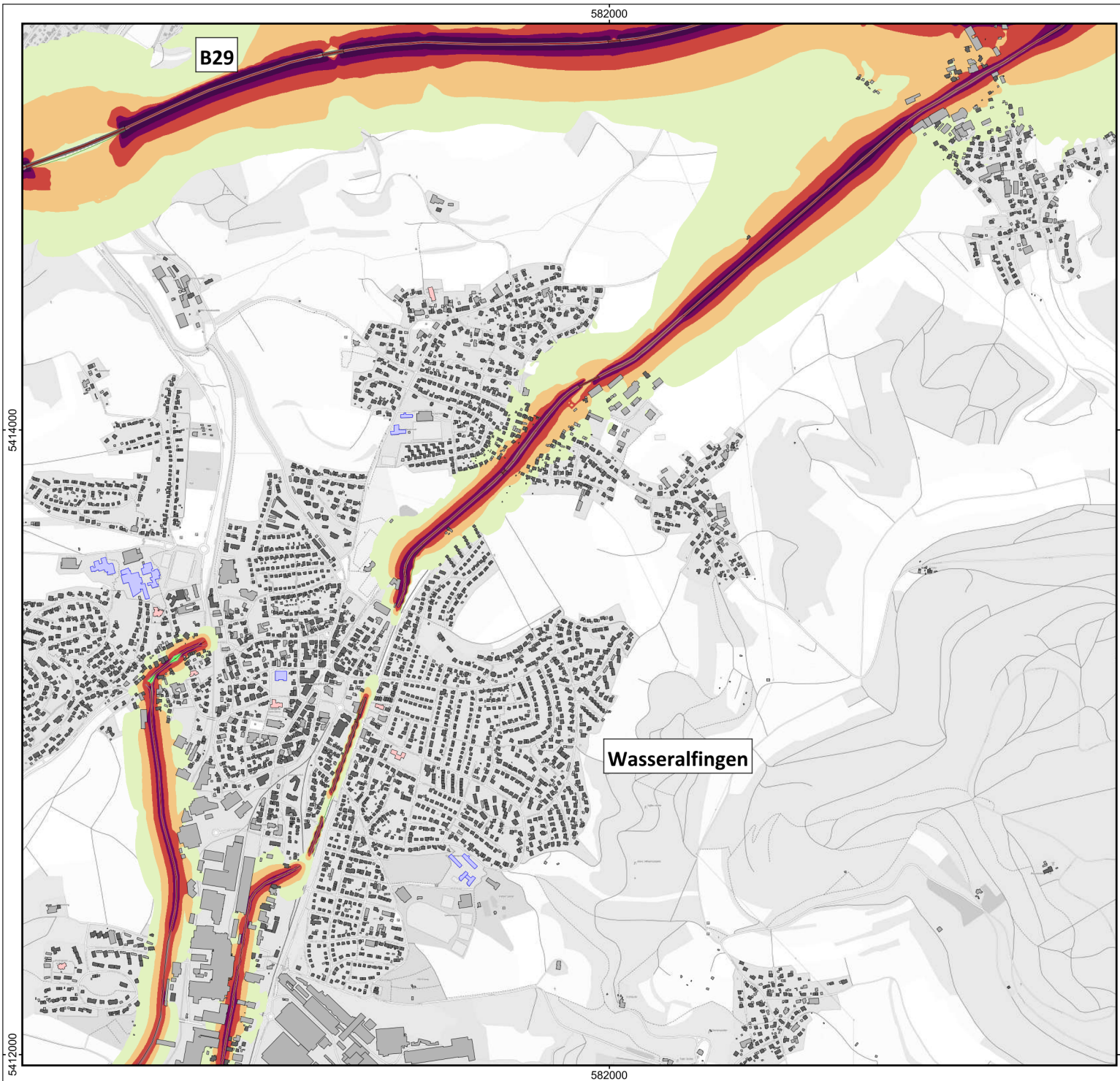
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.7

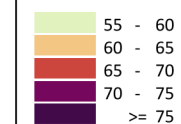
RLK Aalen-Wasseralfingen
Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

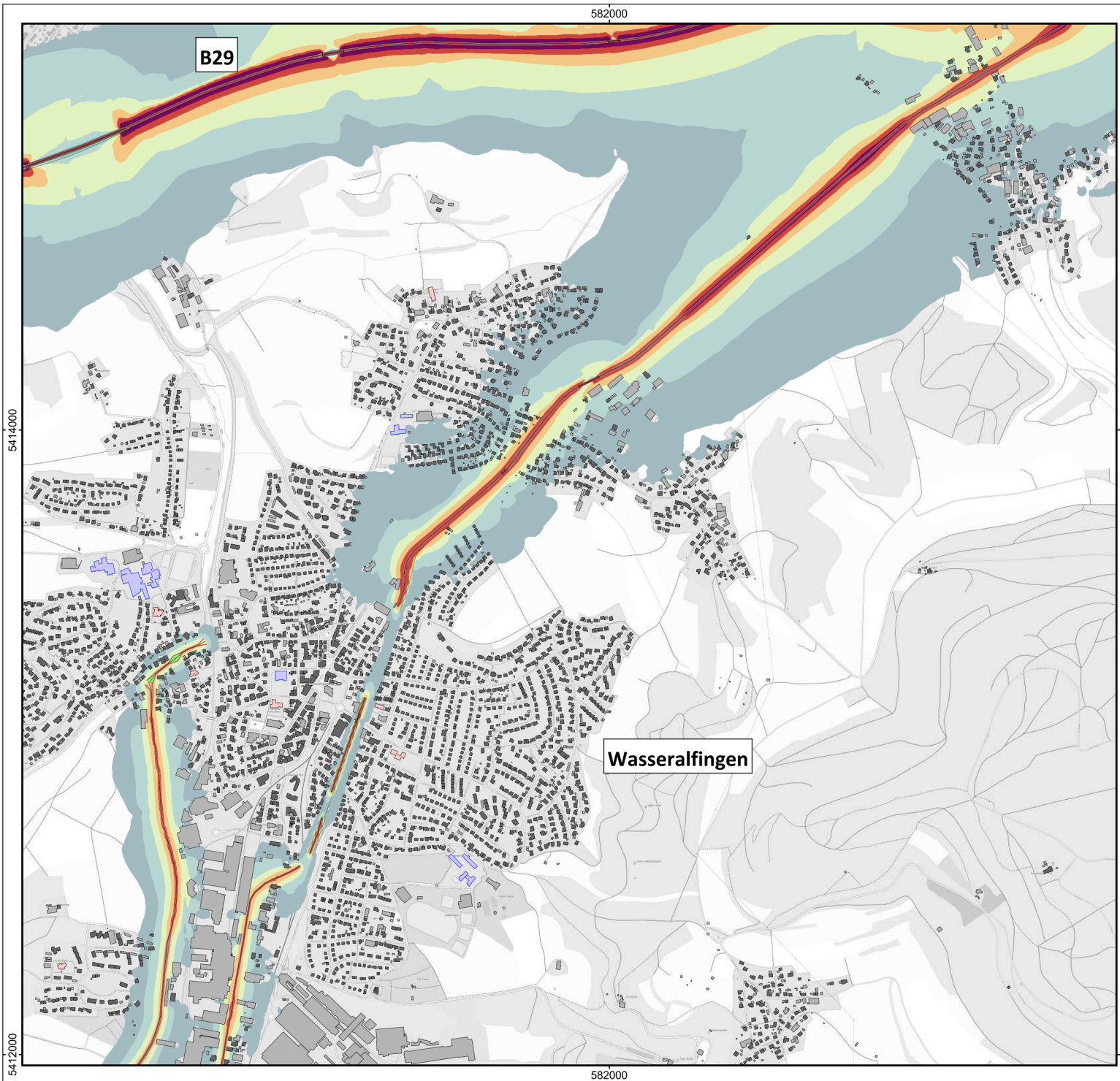
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.8

RLK Aalen-Wasseralfingen
Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)

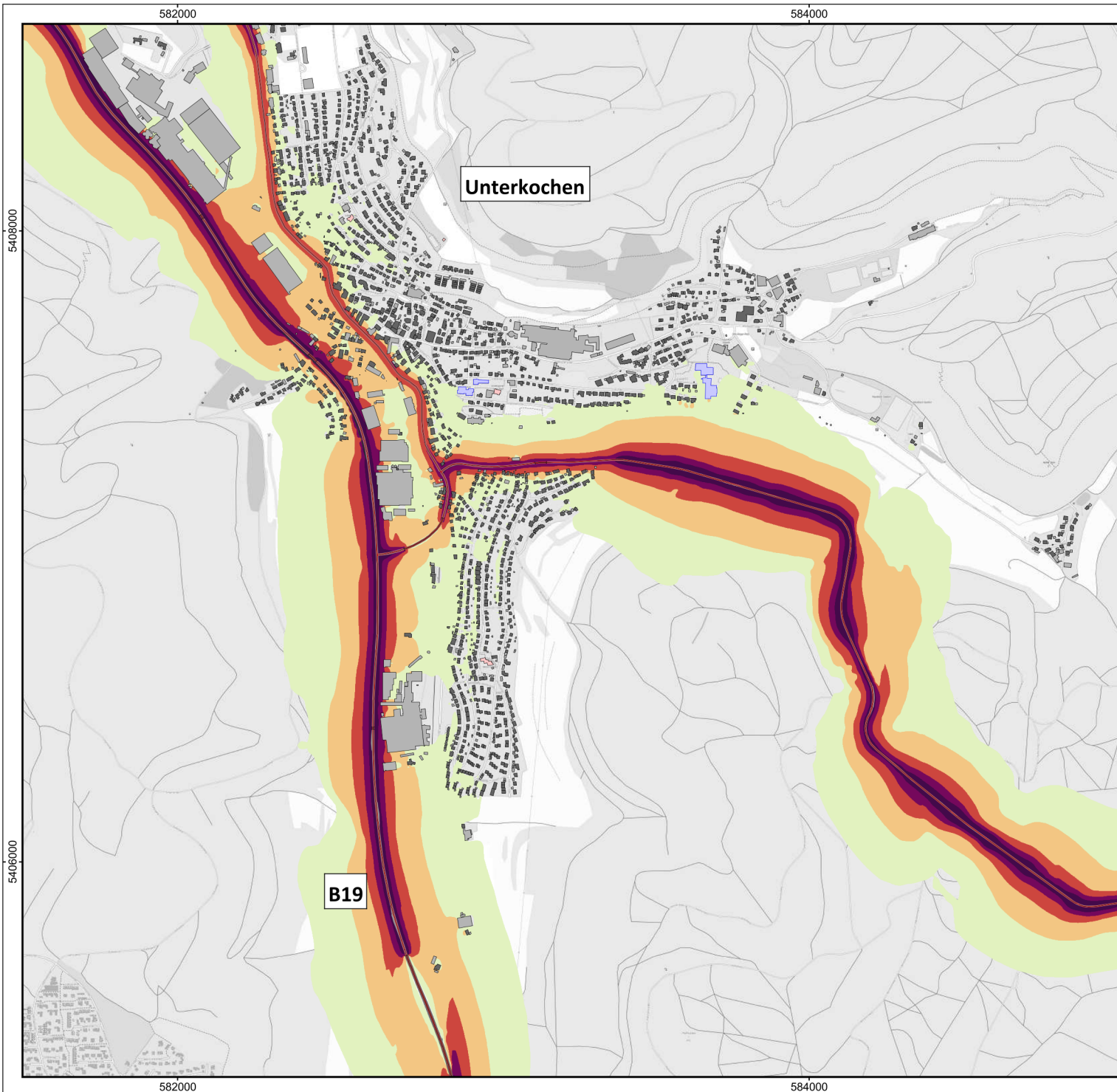
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- >= 75

Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand

Maßstab 1:12500
0 100 200 400 600 800 m

BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.9

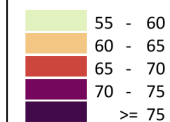
RLK Aalen-Unterkochen Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

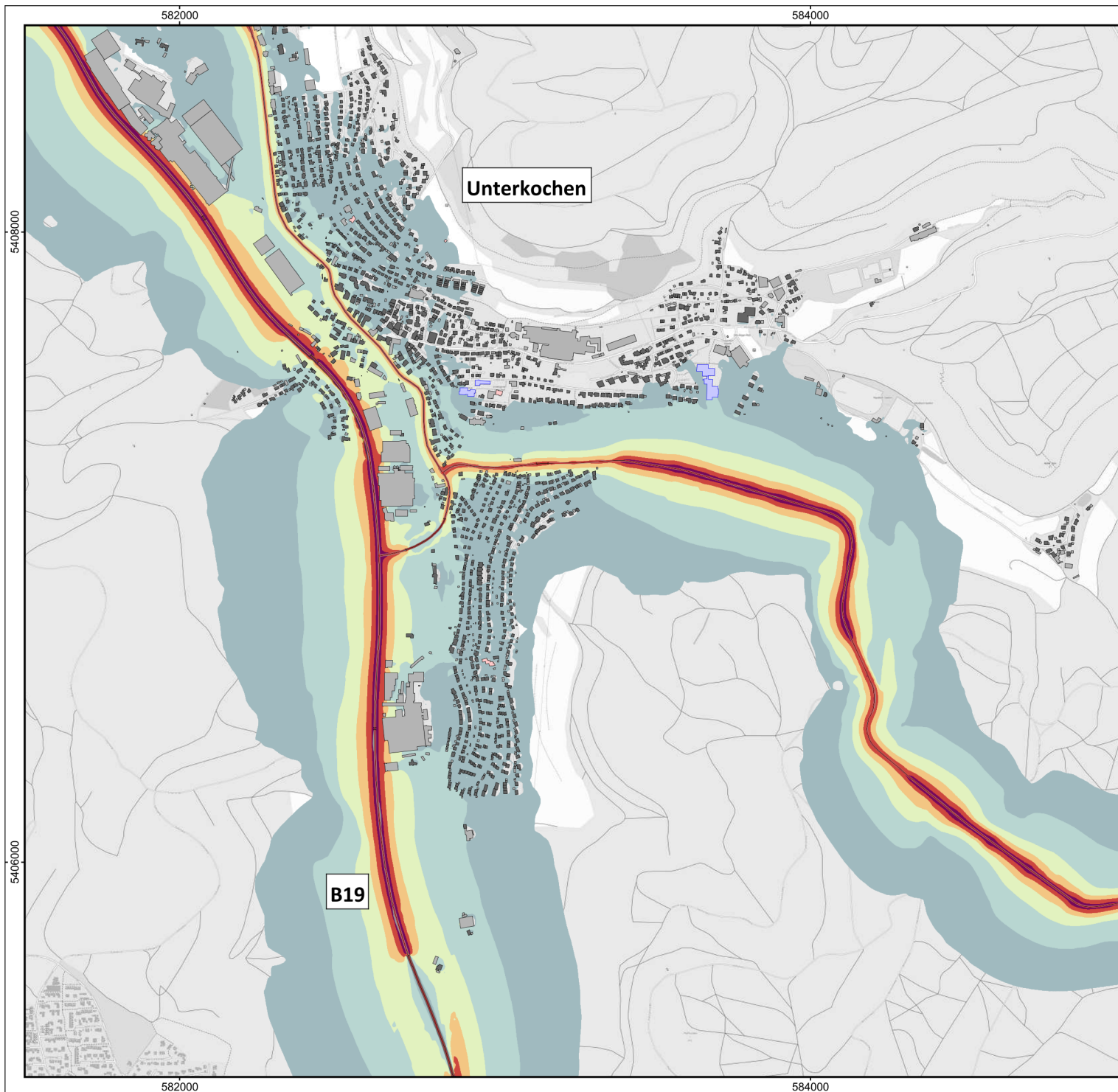
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:12500



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
3.10

RLK Aalen-Unterkochen Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Pegelwerte L_{rN} in dB(A)

45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
>= 75

Zeichenerklärung

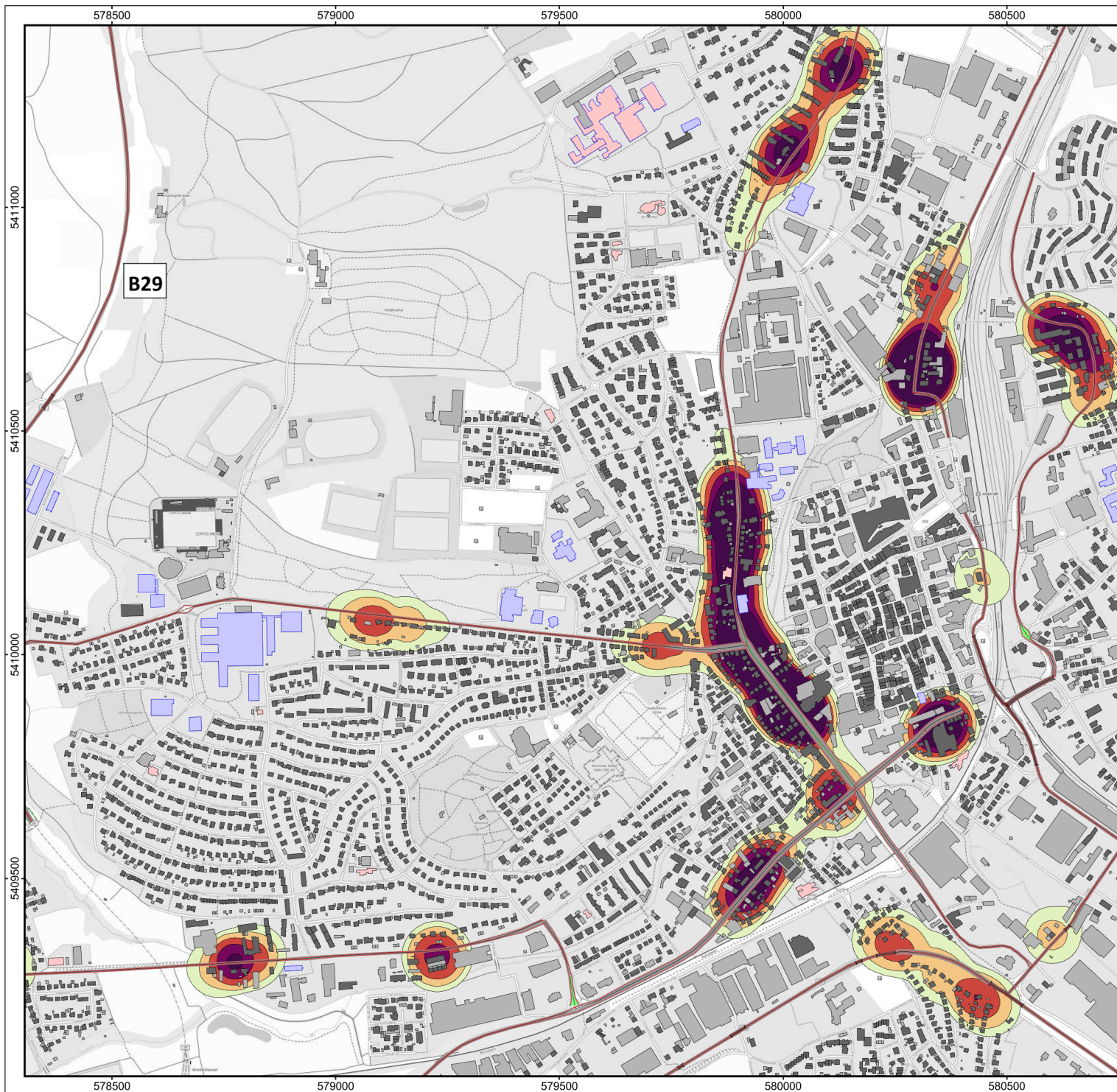
—	Emissionslinie
■	Straßenoberfläche
■	Mittelstreifen
■	Hauptgebäude
■	Nebengebäude
■	Schule
■	Kindergarten
■	Krankenhaus
—	Wand



Maßstab 1:12500



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.1

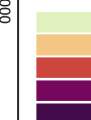
HotSpot Aalen-Zentrum Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_{rT}) 65 dB
in Einw. / km²



500 - 750
750 - 1000
1000 - 1250
1250 - 1500
>= 1500

Zeichenerklärung

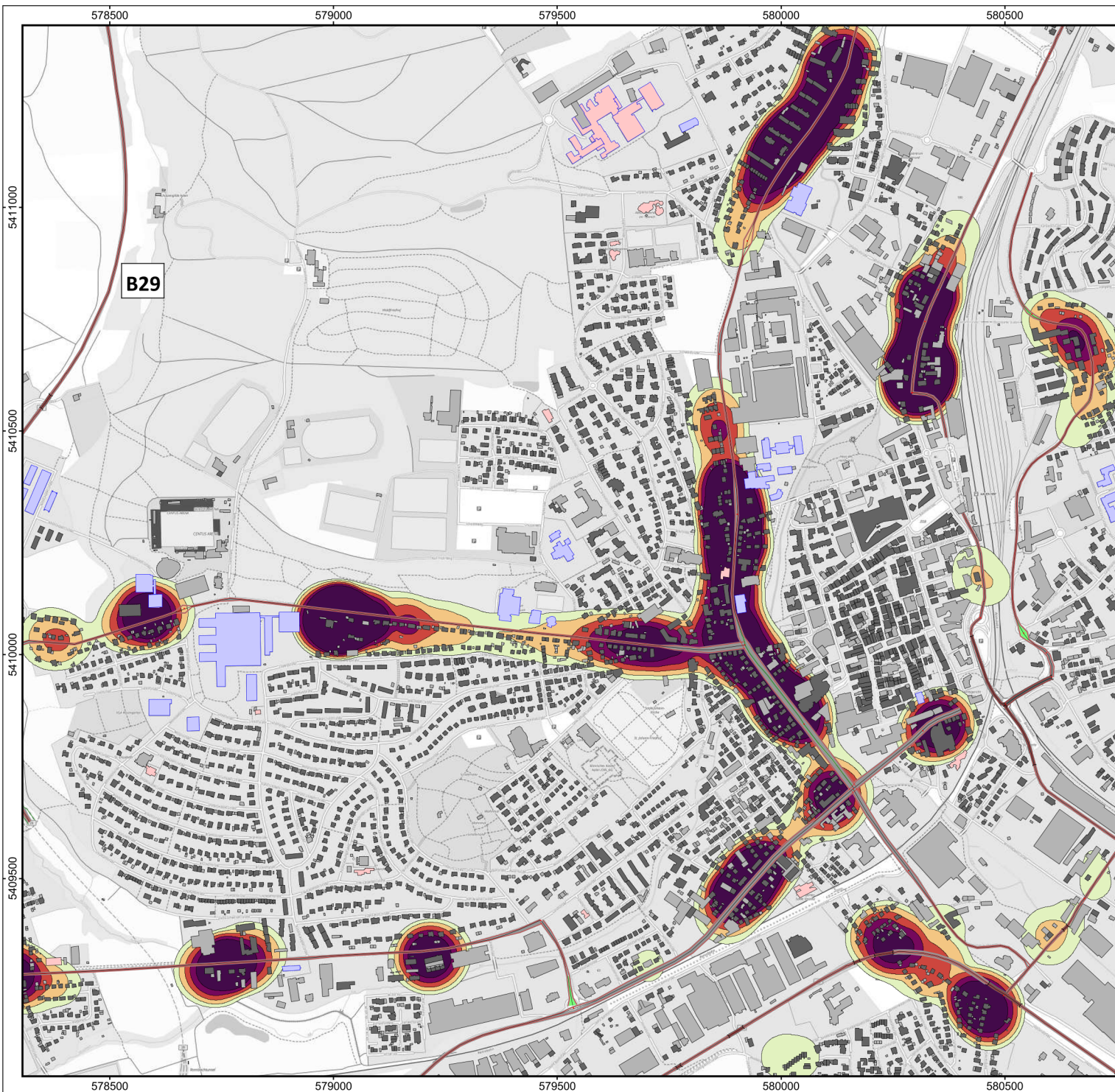
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:8800

0 50 100 200 300 400 m

BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.2

HotSpot Aalen-Zentrum Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

**Über Schwellenwert
(L_{rN}) 55 dB**
in Einw. / km²



500 - 750
750 - 1000
1000 - 1250
1250 - 1500
>= 1500

Zeichenerklärung

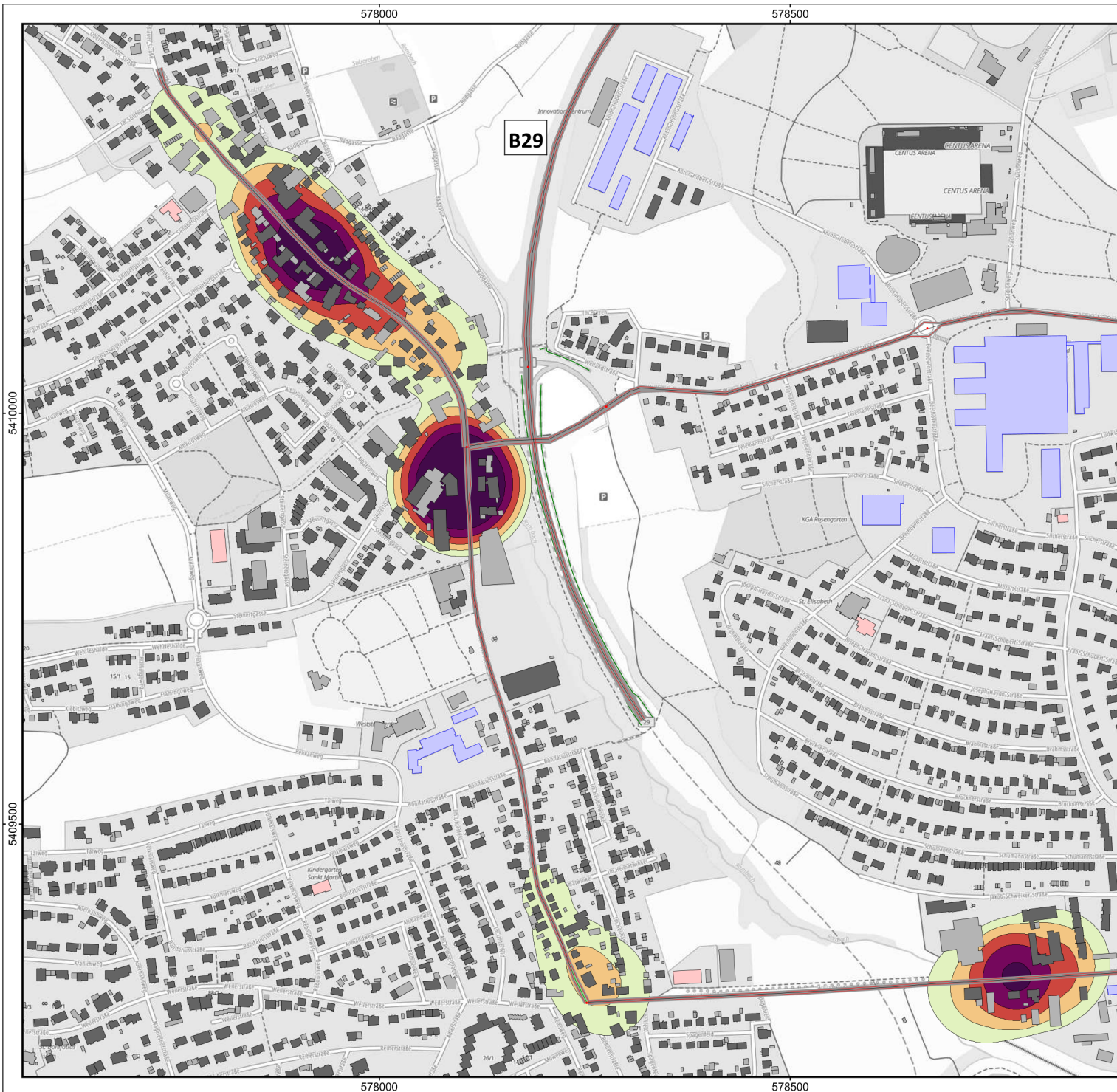
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:8800



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.3

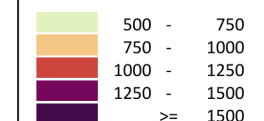
HotSpot Aalen-West
Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_{rT}) 65 dB
in Einw. / km²



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:4800



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.4

HotSpot Aalen-West Straßenverkehrslärm

L_{RN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

**Über Schwellenwert
(L_{RN}) 55 dB**
in Einw. / km²



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:4800



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.7

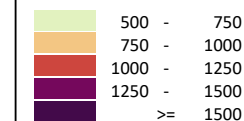
HotSpot Aalen-Wasseralfingen - Binsengasse
Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_{rT}) 65 dB
in Einw. / km₂



Zeichenerklärung

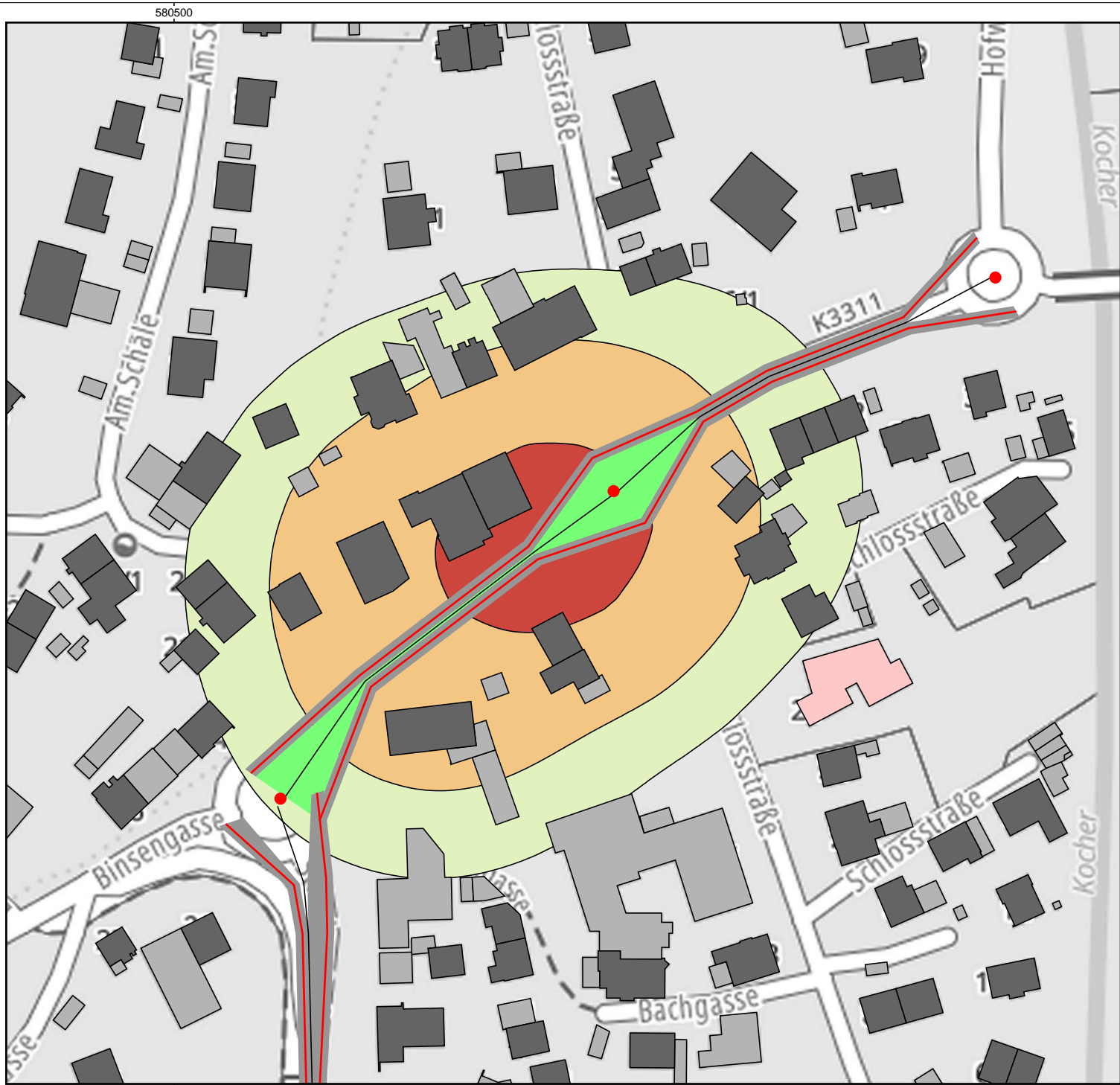
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:1000



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.8

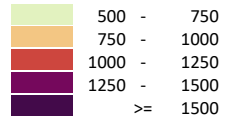
HotSpot Aalen-Wasseralfingen - Binsengasse
Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_{rN}) 55 dB
in Einw. / km²



Zeichenerklärung

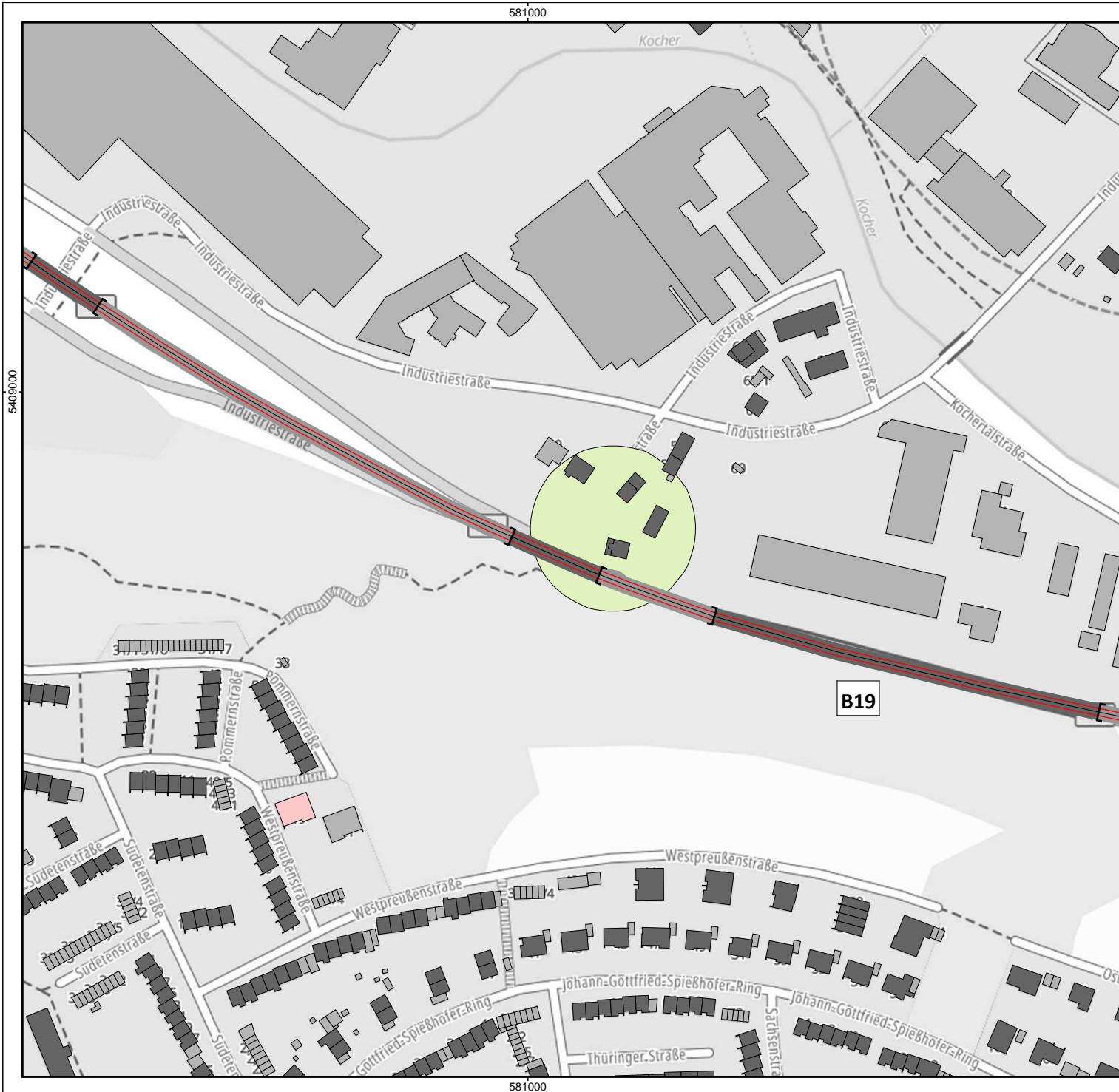
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



Maßstab 1:1000



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.9

HotSpot Aalen-Süd
Straßenverkehrslärm

L_T (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_T) 65 dB
in Einw. / km²

500 - 750
750 - 1000
1000 - 1250
1250 - 1500
>= 1500

Zeichenerklärung

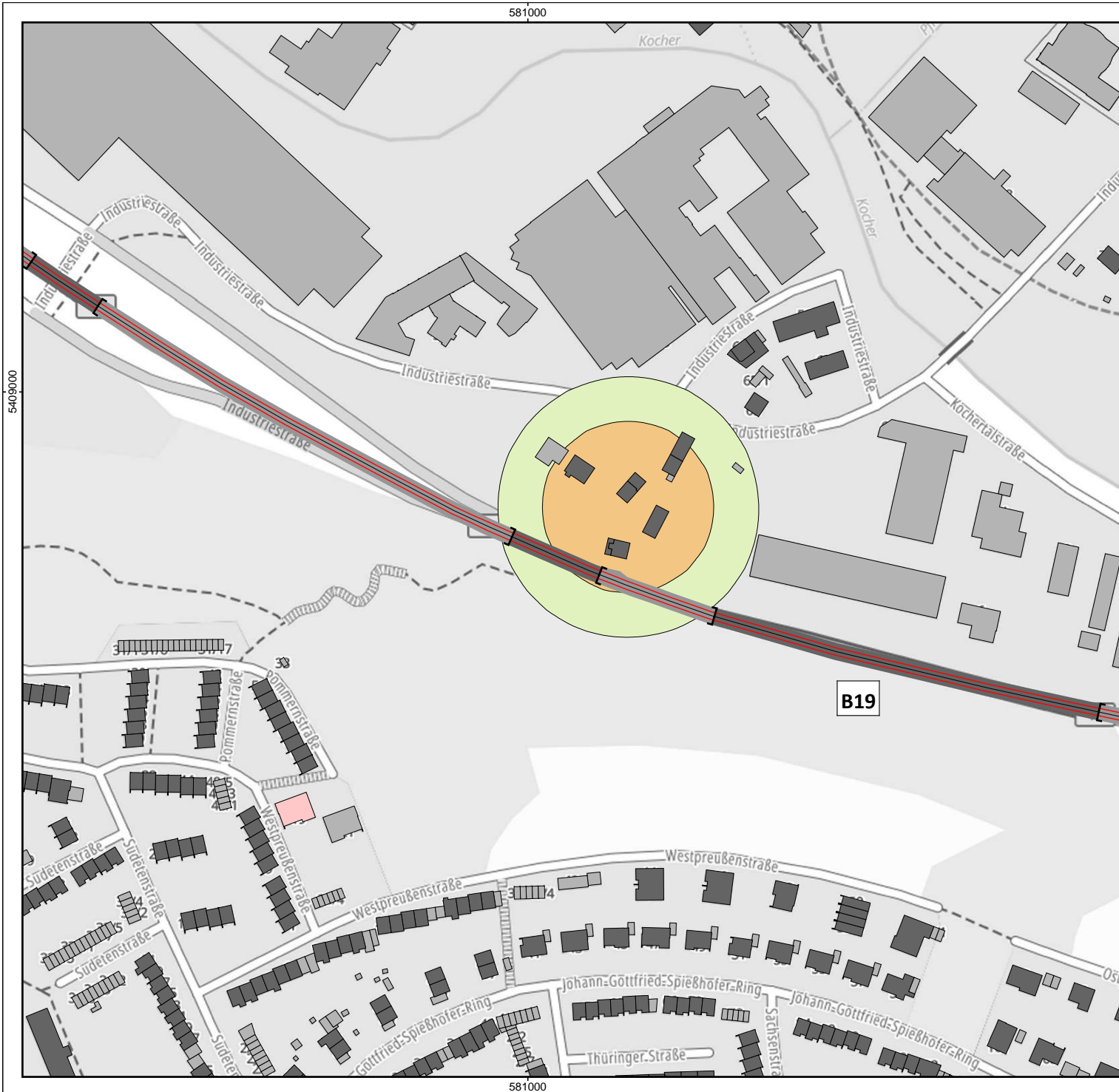
—	Emissionslinie
■	Straßenoberfläche
■	Mittelstreifen
■	Hauptgebäude
■	Nebengebäude
■	Schule
■	Kindergarten
■	Krankenhaus
—	Wand



Maßstab 1:2000

0 15 30 60 90 120 m

BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.10

HotSpot Aalen-Süd
Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

Über Schwellenwert
(L_{rN}) 55 dB
in Einw. / km²

500 - 750
750 - 1000
1000 - 1250
1250 - 1500
>= 1500

Zeichenerklärung

—	Emissionslinie
■	Straßenoberfläche
■	Mittelstreifen
■	Hauptgebäude
■	Nebengebäude
■	Schule
■	Kindergarten
■	Krankenhaus
—	Wand



Maßstab 1:2000

0 15 30 60 90 120 m

BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.11

HotSpot Aalen-Unterkochen Straßenverkehrslärm

L_{rT} (6 - 22 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

**Über Schwellenwert
(L_{rT}) 65 dB**
in Einw. / km²

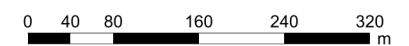
500 - 750
750 - 1000
1000 - 1250
1250 - 1500
>= 1500

Zeichenerklärung

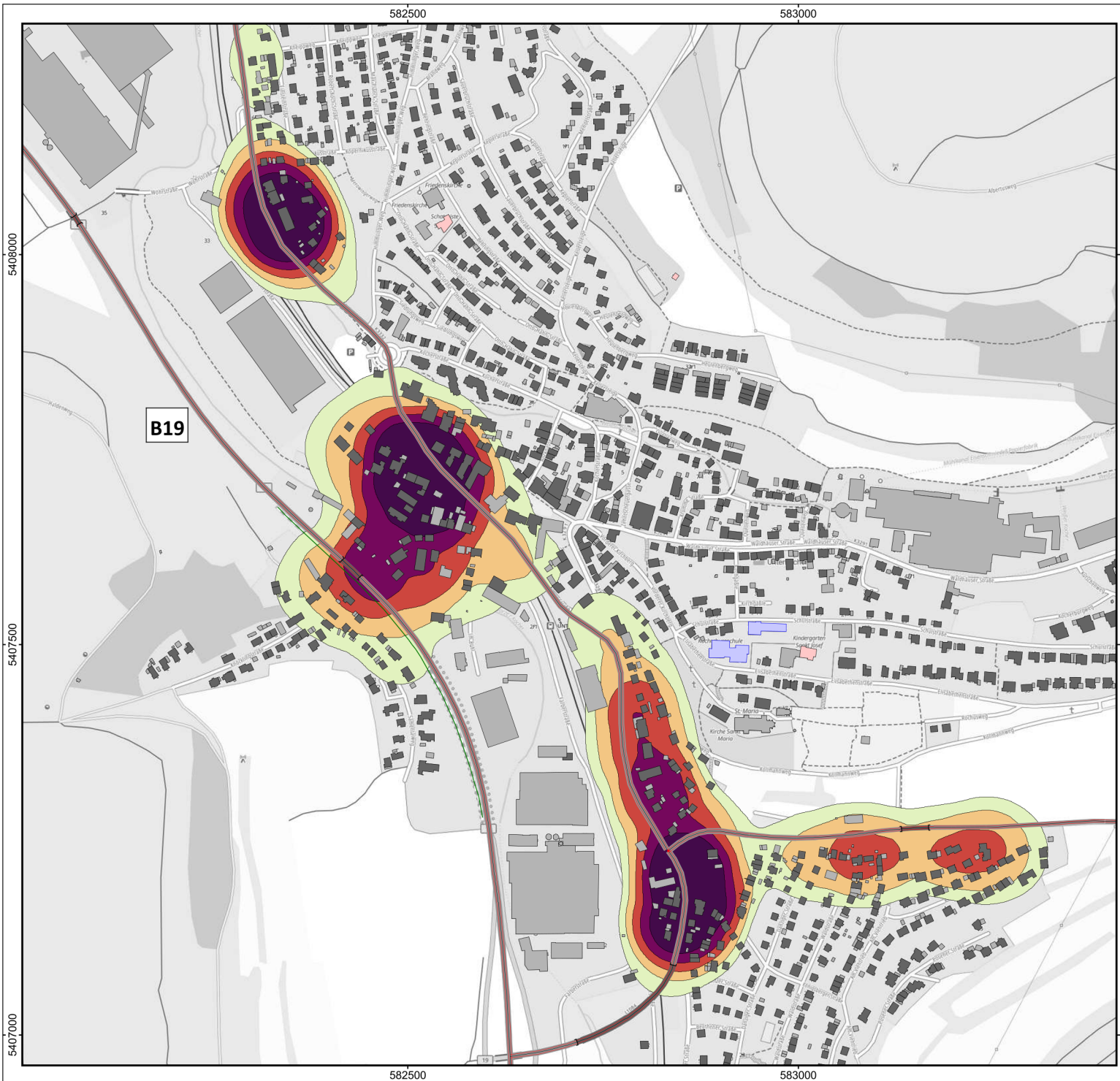
— Emissionslinie
— Straßenoberfläche
— Mittelstreifen
— Hauptgebäude
— Nebengebäude
— Schule
— Kindergarten
— Krankenhaus
— Wand



Maßstab 1:5000



BERNARD
GRUPPE



Auftraggeber:
Stadt Aalen
Projekt: LAP Aalen Stufe 4
Projekt-Nr. P501186

Anlage
4.12

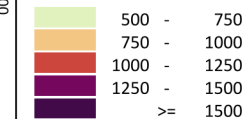
HotSpot Aalen-Unterkochen Straßenverkehrslärm

L_{rN} (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: D. Mussack
Erstellt am: 06.08.2024
Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 04.04.2024

**Über Schwellenwert
(L_{rN}) 55 dB**
in Einw. / km²

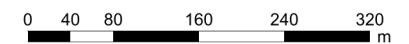


Zeichenerklärung

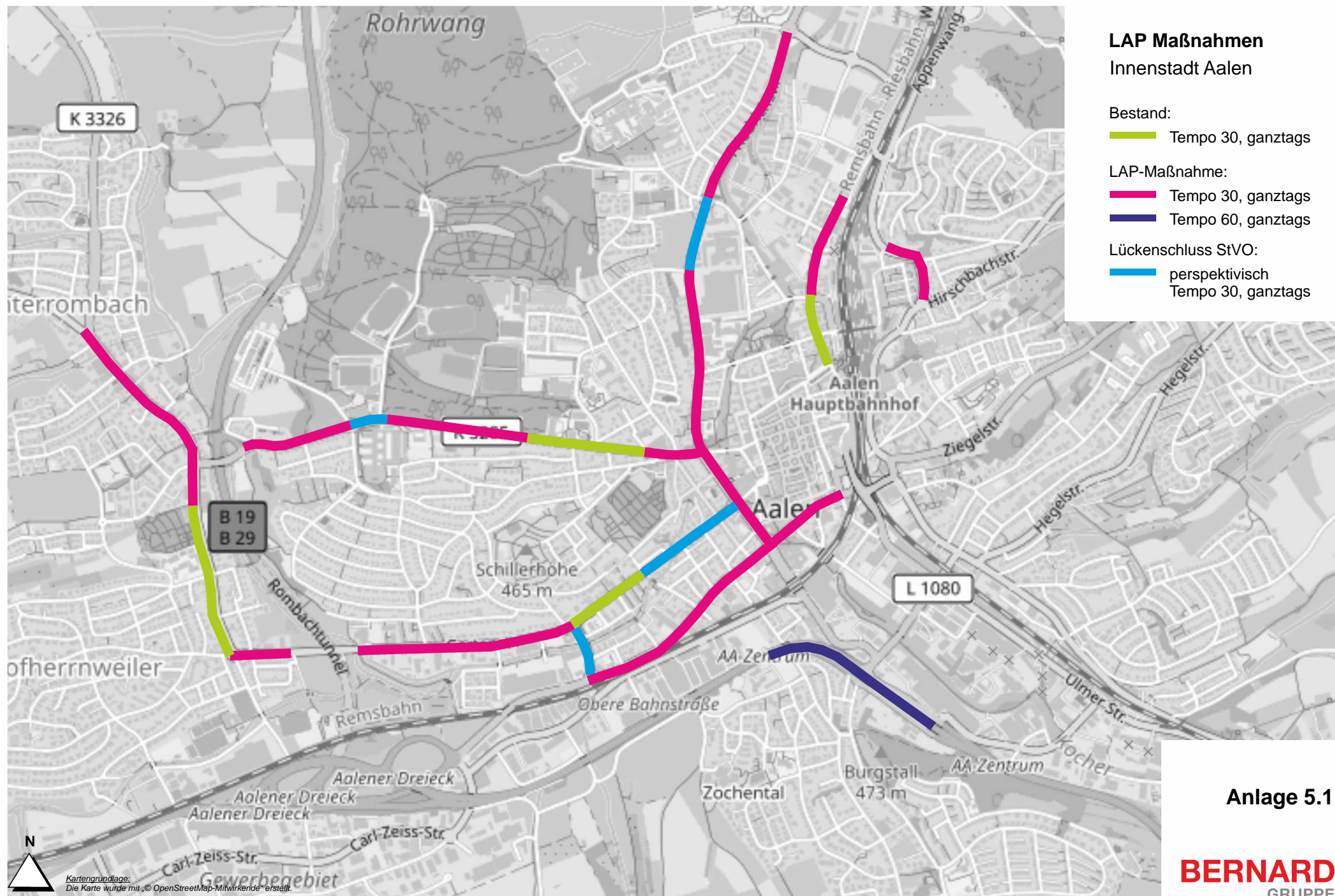
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Mittelstreifen
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Wand



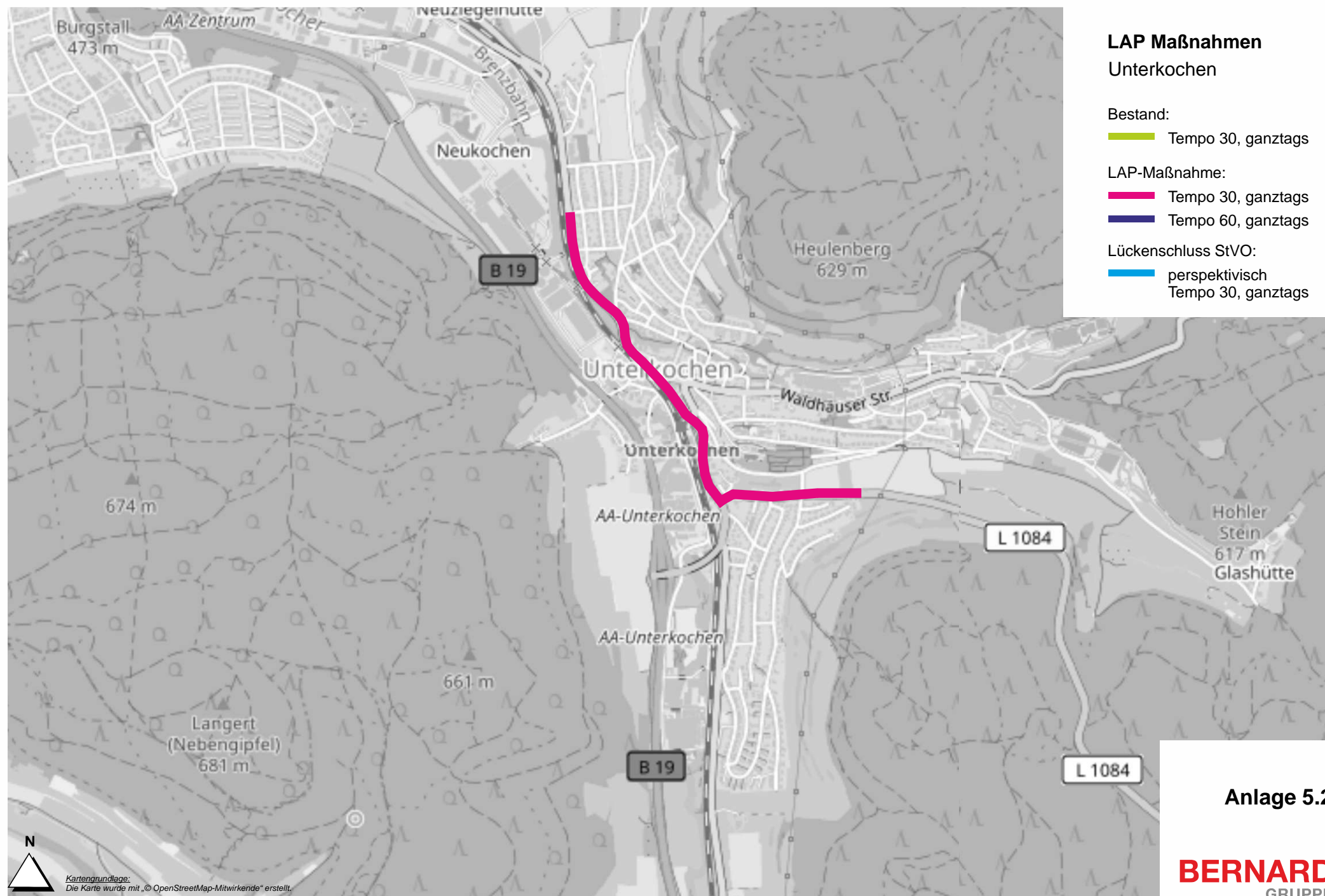
Maßstab 1:5000



BERNARD
GRUPPE

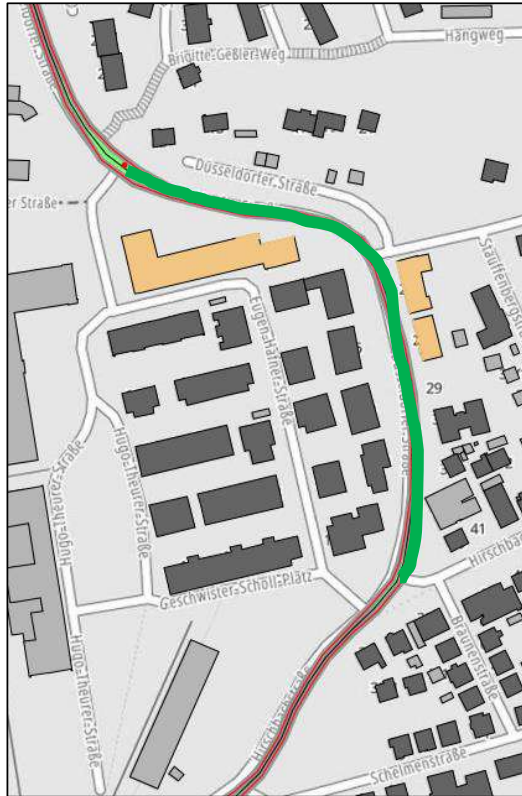


Anlage 5.1



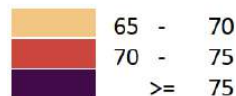
■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Düsseldorfer Str. (41 / 11)



d.h. 41 Einwohner mit $L_{rT} > 65 \text{ dB(A)}$ / 11 Einwohner mit $L_{rN} > 55 \text{ dB(A)}$

Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



Maßnahme(n)

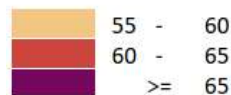
- Tempo 30 ganztägig entlang Düsseldorfer Straße zwischen Einmündung Hirschbachstr. und Zufahrt KubAA (Lichtsignalanlage 418)
- Bisher Tempo 30 nachts
Minderung (-41 / 0)

■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Bahnhofstraße (138 / 185)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



Maßnahme(n)

- Tempo 30 ganztägig entlang Bahnhofstraße zwischen Schleifbrückenstraße und ca. Rötenbergstraße
- Bisher Tempo 50 ganztägig
Minderung (-62 / -45)
- Städtebaul. Neuplanungen, Straßenraumgestaltung



Entwurf Liebel Architekten &
Planstatt Senner, Mai 2024

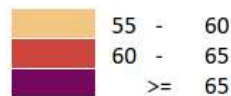
■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Friedrichstr. Nord (89 / 187)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Tempo 30 ganztägig zwischen Kreisverkehr Hopfenstraße und Kreisverkehr Spiegler
- Bisher Tempo 50 ganztägig
Minderung (-81 / -124)
- Städtebauliche Neuplanung



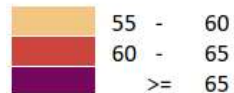
■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

B19 / Julius-Bausch-Str. (74 / 108)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Tempo 60 auf der B19 ganztägig zwischen Brücke Industriestraße und Zufahrt von Burgstallkreisel
- Bisher Tempo 80 ganztägig
Minderung (-12 / -11)
- Einbau von lärm minderndem Asphalt für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h
- Prüfung der Brückenlager

Gartenstraße (21 / 121)



Maßnahme(n)

- Tempo 30 ganztägig zwischen Grenze Kernstadt und Fackelbrückenstraße
 - Bisher Tempo 50 ganztägig
- Minderung (-21 / -100)

■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Friedhofstr. (70 / 223)



Maßnahme(n)

- Erweiterung Tempo 30 in Friedhofstraße zwischen Friedrichstr. und Rombacher Str.
- Bisher Tempo 50, Tempo 30 erst ab Rombacher Str.

Minderung (-13 / -45)

■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Rombacher Str. (70 / 223)



Maßnahme(n)

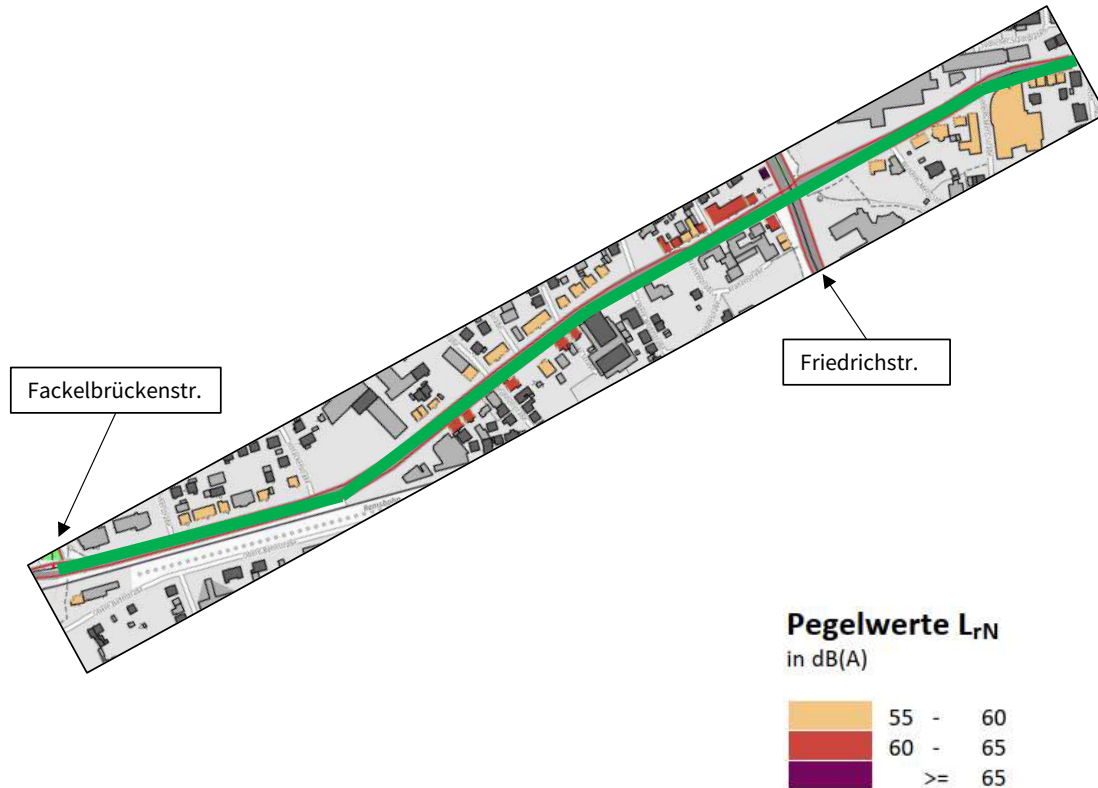
- Erweiterung Tempo 30 von Blitzer bis Zufahrt Rohrwang
- Bisher ab Blitzer Tempo 50
Minderung (-7 / -50)

■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Stuttgarter Straße (165 / 224)

Maßnahme(n)

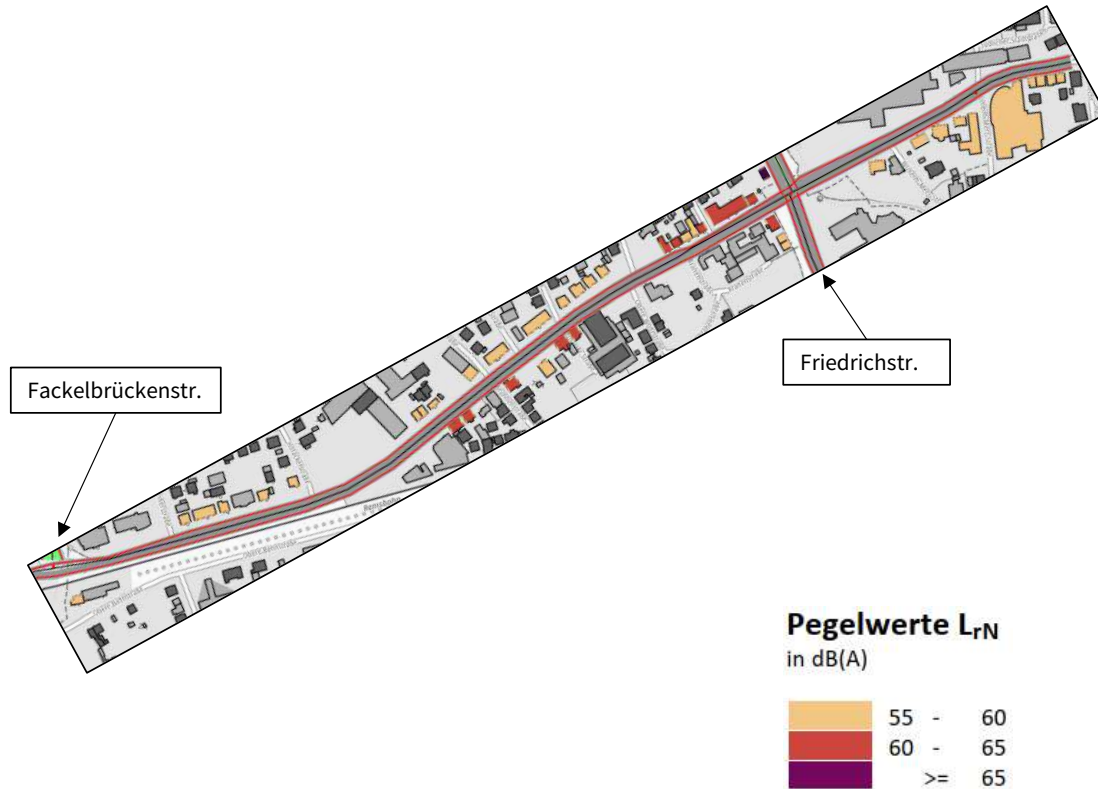
- Tempo 30 ganztägig zwischen Kreisverkehr Fackelbrückenstraße und Amtsgericht
- Bisher Tempo 50 ganztägig
Minderung (-114 / -129)



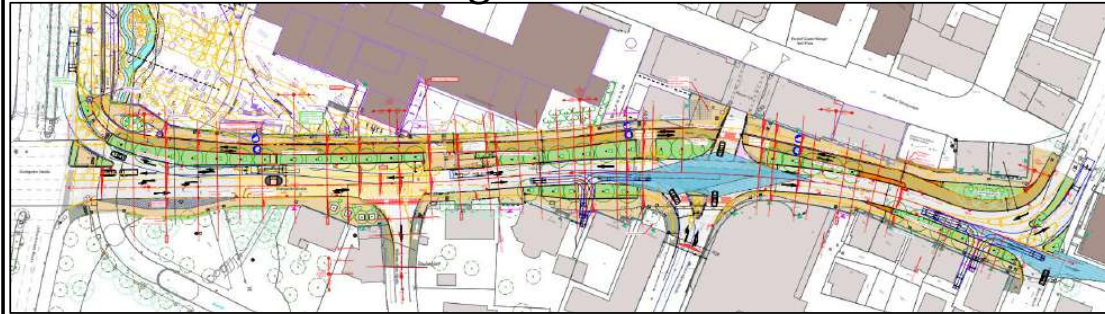
■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Stuttgarter Straße (164 / 204)

Maßnahme(n)



- Spureinziehung, Querschnittsveränderung, Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Vorfahrtregelung
→ Planungen bereits für Abschnitt Friedrichstr. – Amtsgericht



Entwurfsplanung LKP Ingenieure GbR, 21.03.2025

- Straßenraumgestaltung auch für Abschnitt Fackelbrückenstr. – Friedrichstr.

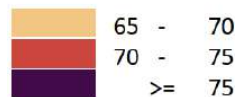
■ Maßnahmen – Aalen-Zentrum

Friedrichstraße (332 / 380)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



- Tempo 30 ganztägig entlang der Friedrichstr. zwischen Roschmann-Kreuzung und Eichwaldstr.
- Bisher Tempo 30 Mo-Fr, 7-18 Uhr
Minderung (-12 / -34)
- Tempo 30 ganztägig entlang der Friedrichstr. zwischen Stuttgarter Str. und Roschmann-Kreuzung
- Bisher Tempo 30 nachts
Minderung (-44 / 0)

Hofherrnstraße (92 / 185)

Maßnahme(n)

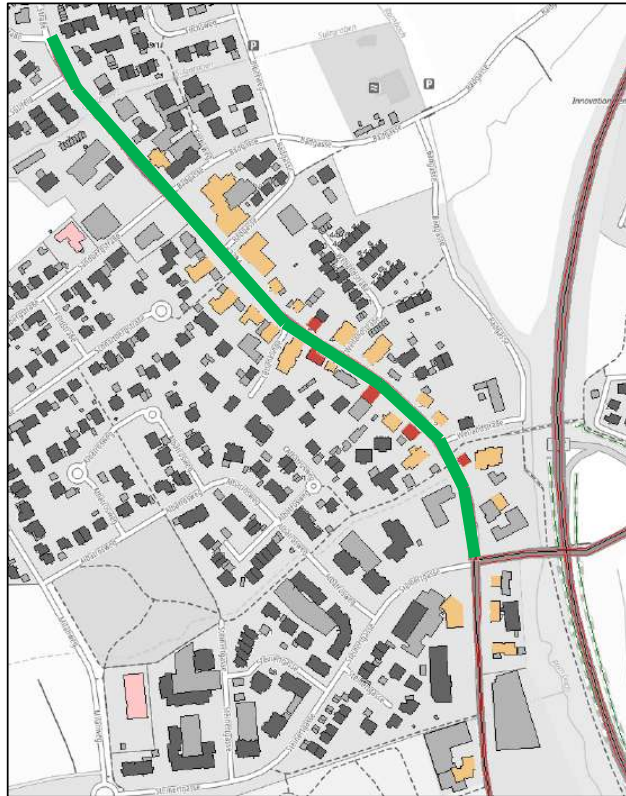


- Erweiterung Tempo 30 entlang der Hofherrnstraße von Edeka bis Kreuzung Wellandstraße
- Bisher Tempo 30 bis Edeka, anschließend Tempo 50 bis Wellandstraße

Minderung (-35 / -45)

Wellandstraße (92 / 185)

Maßnahme(n)



- Tempo 30 ganztägig zwischen Hofherrnstraße und Neßlauer Straße
 - Bisher Tempo 50, Tempo 30 nachts zwischen Badgasse und Neßlauer Straße
- Minderung (-55 / -94)

■ Maßnahmen – Aalen-West

Wellandstr./Rombacher Str. (8 / 44) | Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)

Orange	55 - 60
Red	60 - 65
Purple	≥ 65

- Tempo 30 ganztägig entlang der Wellandstr. / Rombacher Str. zwischen Rampe zu B29 und Kreisverkehr Rohrwang
- Bisher Tempo 50, im Bereich der KiTa Tempo 30 Mo.-Fr., 6-18 Uhr

Minderung (-8 / -34)

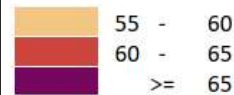
■ Maßnahmen – Aalen-West

Hofherrnstr. / Weilerstr. (13 / 67)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Tempo 30 entlang der Weilerstraße von Ortseinfahrt Hofherrnweiler bis Obelisk-Kreisel
- Bisher Tempo 30 aufgrund des Kindergartens von Mo-Fr 7-17h

Minderung (-1 / -10)

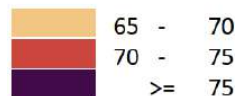
■ Maßnahmen – Aalen-Wasseralfingen

Wilhelmstraße (45 / 45)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rT}
in dB(A)



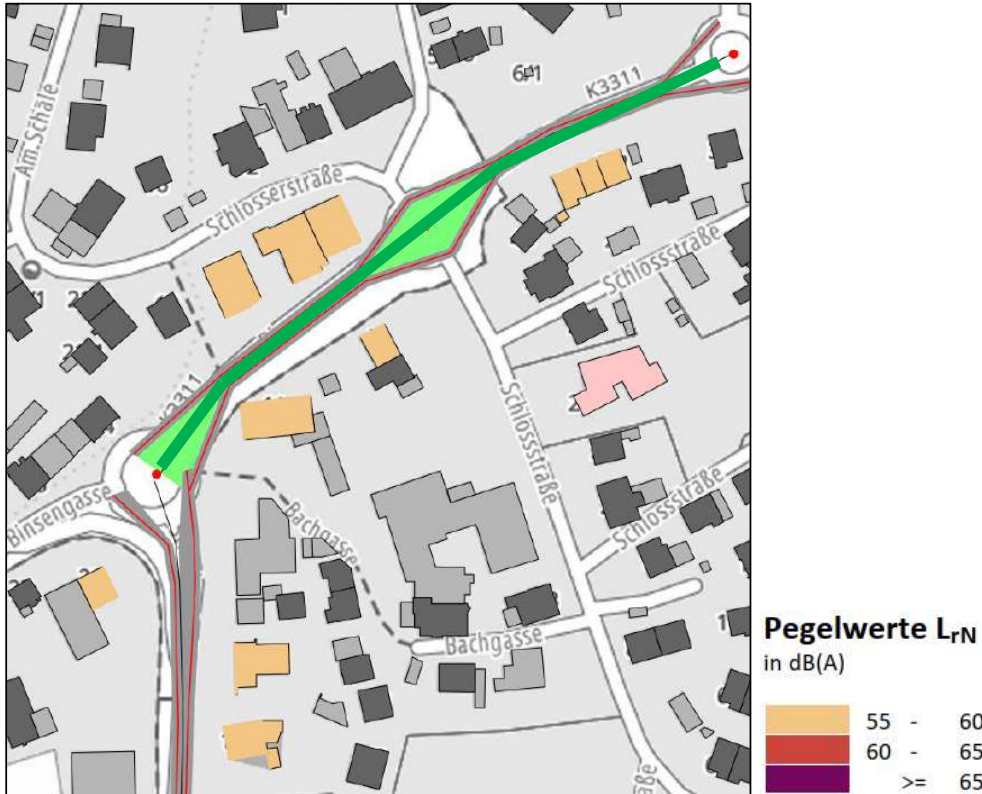
- Bisher Tempo 30 nachts
- Passive Schallschutzmaßnahme: Prüfung von Schallschutzfenstern

■ Maßnahmen – Aalen-Wasseralfingen

Binsengasse (26 / 26)

Maßnahme(n)

- Tempo 30 entlang der Binsengasse zwischen den drei Kreisverkehren
- Bisher Tempo 30 nachts
Minderung (-21 / 0)



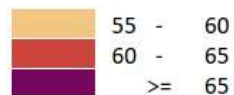
■ Maßnahmen – Aalen-Süd

B19 (10 / 15)

Maßnahme(n)



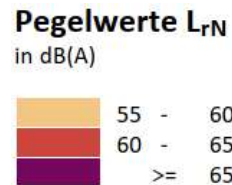
Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Keine realistischen aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der B19
- Gebäude befinden sich in GI-Gebiet → Keine Verfestigung der Wohnbebauung
- Passive Schallschutzmaßnahme: Prüfung von Schallschutzfenstern

BERNARD
GRUPPE

Maßnahme(n)



- Minderung (-35 / -33)

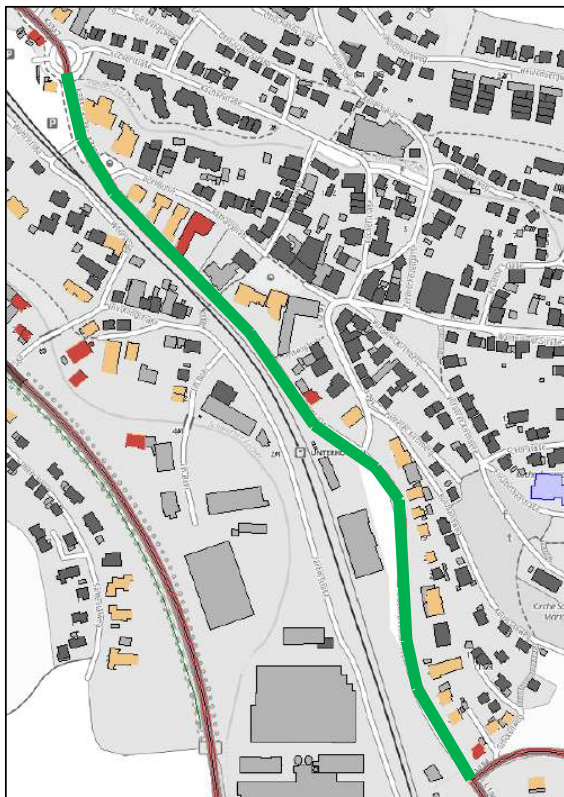
■ Maßnahmen – Aalen-Unterkochen

Unterk. – Aalener Str. / HDH Str.

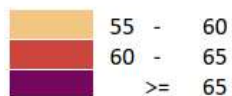
(48 / 99)

Maßnahme(n)

- Tempo 30 ganztägig entlang der Aalener Str. zwischen Kreisverkehr Kocherstr. und Ebnater Str.
- Bisher Tempo 50 ganztägig
Minderung (-30 / -44)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen entlang der Färberstraße, um Verlagerungseffekte zu vermeiden



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



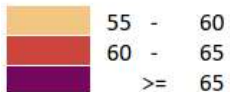
■ Maßnahmen – Aalen-Unterkochen

Unterk. – Ebnater Str. (31 / 60)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Tempo 30 ganztägig entlang der Ebnater Str. zwischen Beginn derzeitige Geschw.-Beschränkung und Heidenheimer Str.
 - Bisher Tempo 50 für Kfz und Tempo 30 für SV
- Minderung (-16 / -37)

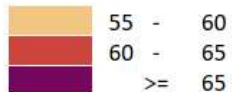
■ Maßnahmen – Aalen-Unterkochen

Unterk. – HDH Str. (42 / 47)

Maßnahme(n)



Pegelwerte L_{rN}
in dB(A)



- Tempo 30 nachts zwischen südlicher Ortseinfahrt und Ebnater Steige soll beibehalten werden
- Verkehr von/zur A7 soll dadurch auf der B19 gehalten werden und nicht durch Unterkochen führen
- Passive Schallschutzmaßnahme: Prüfung von Schallschutzfenstern